numer 11 (58) - listopad 2012



miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego

WCALE NIE CHCEMY PODNOSIĆ CEN...

ROZHUŚTANY TRAMWAJ Z KOŁAMI NA DACHU

MIASTO I „PRYWACIARZ" POD JEDNYM DASZKIEM



WYDAWCA

Zarząd Transportu Miejskiego
m.st. Warszawy
Redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadzący: Igor Krajnow
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: 801 044 484
info@ztm.waw.pl

Nakład: 6 174
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu.com/ztm.warszawa

Napisz do nas: iZTM@ztm.waw.pl

DRODZY CZYTELNICY

Kto chce podróżować najnowocześniejszym taborem, nie mieć żadnych problemów z zakupem biletów i mieć kilka kroków do najbliższego przystanku lub stacji? Ręka w górę! „Morze" rąk... Tego właśnie się można było spodziewać. A kto chce – w zamian za wyższy komfort – więcej zapłacić za bilet? Ani jednej... Ale to też było do przewidzenia. Chociaż każdy chce podróżować w komforcie, to podwyżek cen biletów nie lubi nikt.

Jednak budżetu komunikacyjnego nie kształtuje się wyłącznie w oparciu o nastroje wśród pasażerów. Transport zbiorowy kosztuje krocie i potrzebuje pieniędzy na rozwój. Skoro Warszawa w tym roku na komunikację publiczną wyda w sumie ok. 2,3 mld zł (tak, tak – piszemy o miliardach, a nie o milionach, jak w innych miastach), a sprzedaż biletów pokryje jedynie niewiele ponad 30 proc. tych gigantycznych kosztów, jedynym wyjściem staje się podniesienie cen biletów. I właśnie kolejna podwyżka nastąpi już niebawem, bo 1 stycznia przyszłego roku. Dlatego, na dwa miesiące przed zmianą cen, tematem tego numeru jest nowa taryfa biletowa.

Gorąco zachęcamy zwłaszcza do lektury rozmowy z Grzegorzem Dziemieszczykiem, dyrektorem Pionu Handlowego ZTM, który odpowiada za wprowadzenie nowej taryfy. Opowiada m.in. o tym, na co zostaną przeznaczone środki z podwyżki cen biletów, ile miasto „zarobi" na zmianie taryfy, a także ile naprawdę (w przeciwieństwie do różnych medialnych „rewelacji") kosztują budżet miasta bezpłatne przejazdy dla pracowników komunikacji miejskiej. Piszemy także o tym, na jakich zasadach będzie można zwracać stare bilety i do kiedy będzie można korzystać z biletów z taryfy obowiązującej do końca bieżącego roku. Pasażerów korzystających z biletów ważnych w obu strefach informujemy, dlaczego różnice w cenie biletów między pierwszą i drugą strefą są tak duże. Przypominamy również, dlaczego zakup biletów długookresowych opłaca się najbardziej.

Tradycyjnie przedstawiamy także garść komunikacyjnych aktualności i informacje o kampaniach ZTM.

Nasi przyjaciele z KMKM wspominają osoby zasłużone dla komunikacji, których już nie ma wśród nas. W dziale poświęconym komunikacji na świecie piszemy zaś o tramwaju z kołami... na dachu.

Miłej lektury!

Czekamy na Wasze uwagi:
iztm@ztm.waw.pl

TRASA W-Z BEZ TRAMWAJÓW



Podczas trzech kolejnych weekendów – 10-12, 17-19 i 24-26 listopada br. – tramwaje nie będą kursowały trasą W-Z. Kursowanie linii 16, 20 i 23 zostanie zwieszone. Linie 18 i 26 pojadą trasami zastępczymi. Zostaną uruchomione tramwajowe i autobusowe linie zastępcze. Zmiany spowodowane są pracami torowymi.

W trzy kolejne weekendy – czyli od 10 listopada od godziny 0.30 do 12 listopada do godziny 4.00, następnie od 17 listopada od godziny 0.30 do 19 listopada do godziny 4.00 oraz od 24 listopada od godziny 0.30 do 26 listopada do godziny 4.00 – tramwaje nie będą kursowały trasą W-Z na odcinku kino Femina – Dworzec Wileński.

KURSOWANIE LINII 16, 20 I 23 ZOSTANIE ZAWIESZONE.

Linie **18** i **26** zostaną skierowane na **trasy zastępcze**:
18 - **SŁUŻEWIEC ...** pl. Bankowy - Andersa - Międzyparkowa - Słomińskiego - most Gdański - Starzyńskiego - Jagiellońska - **RATUSZOWA-ZOO**;
26 - **OS.GÓRCZEWSKA ...** al. Solidarności - al. Jana Pawła II - Słomińskiego - most Gdański - Starzyńskiego - Odrowąża **... ANNOPOL**.

Dodatkowo, zostaną uruchomione **tramwajowe linie zastępcze** - **75**, która połączy Nowe Bemowo z Żeraniem FSO przez most Gdański oraz **76** z Boernerowa do pętli Woronicza.

Linia **75** będzie kursowała co ok. 7,5 minuty na trasie: **NOWE BEMOWO** - Powstańców Śląskich - Radiowa - Dywizjonu 303 - Obozowa - Młynarska - al. Solidarności - Okopowa - Słomińskiego - most Gdański - Starzyńskiego - Jagiellońska - **ŻERAŃ FSO**.

Tramwaje linii **76** będą kursowały co ok. 15 minut na trasie: **BOERNEROWO** - Kaliskiego - Dywizjonu 303 - Obozowa - Młynarska - al. Solidarności - al. Jana Pawła II - Chałubińskiego - al. Niepodległości - Rakowiecka - św. Andrzeja Boboli - Wołoska - Woronicza - **WORONICZA**.

W weekendy, podczas których tramwaje nie będą kursowały trasą W-Z, zostaną uruchomione także **autobusowe linie zastępcze Z-1** i **Z-2**.

Linia **Z-1** będzie jeździła na trasie: **SZWEDZKA** - Stalowa - Konopacka - Rzeszotarskiej - al. Solidarności - most Śląsko-Dąbrowski - al. Solidarności - Okopowa - Wolska - **OKOPOWA** - Karolkowa - al. Solidarności - most Śląsko-Dąbrowski - al. Solidarności - Szwedzka - Stalowa – **SZWEDZKA**.

Autobusy linii **Z-2** będą kursowały trasą: **SZWEDZKA** - Stalowa - Konopacka - Rzeszotarskiej - al. Solidarności - most Śląsko-Dąbrowski - al. Solidarności - **METRO RATUSZ ARSENAŁ** - al. Solidarności - most Śląsko-Dąbrowski - al. Solidarności - Szwedzka - Stalowa - **SZWEDZKA**.

Autobusy linii Z-1 i Z-2 będą kursowały co ok. 7,5 minuty. Trasy linii Z-1 i Z-2 będą pokrywały się na odcinku pl. Bankowy – Szwedzka. Jednocześnie ich rozkłady jazdy będą tak skonstruowane, że na tym odcinku będą podjeżdżały na przystanki, na przemian, co ok. 3-4 minuty.

W przypadku korzystania z przejazdu łączonego (linia zastępcza plus linia zastępcza oraz linie podstawowe, których trasy uległy zmianie plus linie zastępcze) bilet jednorazowy skasowany w jednym z pojazdów tych linii zachowuje ważność w drugim. Bilet jest ważny także w pojazdach na odcinkach tras, które pokrywają się z trasą linii zastępczych.

JEDŹ PO „WARSZAWSKU"

Wybierasz się pociągiem do stolicy? W takim razie już nie musisz się martwić, gdzie i jaki bilet ZTM kupić, żeby dotrzeć do hotelu. Możesz kupić zintegrowany bilet kolejowy, uprawniający do przejazdów komunikacją miejską w Warszawie i pociągami PKP Intercity. To kolejne ułatwienie dla pasażerów pociągów dalekobieżnych wprowadzone przez ZTM.

Raz kupujesz godzinę w Warszawie podróżujesz!

WARSZAWSKI BILET

PKP INTERCITY

pociąg PKP Intercity

Oferta dostępna od 25 października 2012 r.

1 godzina*

autobus metro SKM tramwaj

zakochaj się w Warszawie

*Bilet warszawski uprawnia do przejazdów komunikacją miejską w Strefie 1 ZTM Warszawa przez 60 minut (z nieograniczoną liczbą przesiadek)

Bilet poza przejazdem pociągiem PKP Intercity, uprawnia do podróży komunikacją miejską:

- **„z" Warszawy** – jest honorowany w strefie 1. ZTM, w dniu jego ważności, przez 60 minut od godziny wskazanej przez podróżnego, przed planowanym odjazdem pociągu z Warszawy,
- **„do" Warszawy** - jest honorowany w strefie 1. ZTM, w dniu jego ważności, przez 60 minut od godziny wskazanej przez podróżnego, po przyjeździe pociągu do Warszawy.

Pasażer sam określa czas przejazdu – wpisując na bilecie godzinę rozpoczęcia podróży środkami komunikacji miejskiej. Należy to zrobić tuż przed lub natychmiast po wejściu do autobusu, tramwaju lub pociągu SKM. Aby dostać się do metra, pasażer ma do wyboru dwie możliwości – windę albo standardową drogę przez bramki. Jeżeli zdecyduje się skorzystać z windy, godzinę rozpoczęcia podróży powinien wpisać na bilecie tuż przed wejściem do windy. Wybierając drogę przez bramki, godzinę rozpoczęcia podróży należy wpisać tuż przed przekroczeniem bramek. Wejściówkę do metra można otrzymać w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM. **Uwaga! Bilet jest nieważny, jeśli pasażer nie wpisze godziny lub wpisze ją dopiero po rozpoczęciu podróży środkami komunikacji miejskiej.**

Zintegrowany bilet ważny w pociągach Express InterCity, Express, EuroCity i TLK oraz w stołecznej komunikacji miejskiej (bilet nie jest honorowany w pociągach uruchamianych przez Koleje Mazowieckie i Warszawską Kolej Dojazdową oraz w komunikacji autobusowej gminy Łomianki), można kupić w kasach biletowych prowadzących sprzedaż biletów na pociągi spółki PKP Intercity oraz w pociągu tej spółki u konduktora.

Na cenę Biletu warszawskiego IC składa się cena za przejazd pociągiem PKP Intercity w relacji do / z Warszawy oraz opłata zryczałtowana za przejazd środkami komunikacji miejskiej (3,4 zł).

To już drugie tego typu rozwiązanie wprowadzone przez Zarząd Transportu Miejskiego we współpracy z przewoźnikiem kolejowym. Jako pierwszy, 1 czerwca br., został wprowadzony zintegrowany bilet, umożliwiający podróżowanie pociągami Przewozów Regionalnych i komunikacją miejską.

PONAD ĆWIERĆ MILIONA WYPOŻYCZEŃ

System Veturilo cieszy się niesłabnącą popularnością. Od momentu jego uruchomienia miejskie rowery były wypożyczane już ponad 250 tys. razy.

Od pierwszego dnia funkcjonowania systemu w Warszawie wytworzyła się prawdziwa moda na Veturilo. Popularność warszawskiego roweru publicznego rosła z dnia na dzień. Do dziś w systemie zarejestrowało się już prawie 47 tys. osób. Użytkownicy Veturilo wypożyczali rowery ponad 264 tys. razy. Oznacza to, że każdy rower był średnio wypożyczany ponad 250 razy.



A każdy z użytkowników skorzystał z systemu ok. 5-6 razy.

Tych, którzy do tej pory jeszcze nie korzystali z Veturilo gorąco do tego zachęcamy. Wystarczy się zarejestrować w systemie i wnieść opłatę wstępną w wysokości 10 zł. Rowery będą dostępne do końca listopada. Potem znikną z ulic. Ponownie pojawią się dopiero 1 marca. Wtedy też uruchomionych zostanie przynajmniej 70 nowych stacji.

Szczegółowe informacje o systemie dostępne są na stronie www.veturilo.waw.pl

7 TYS. FANÓW NIE MOŻE SIĘ MYLIĆ!





Wraz ze zmieniającą się rzeczywistością internetową i rozwojem mediów społecznościowych, Zarząd Transportu Miejskiego coraz aktywniej prowadzi swój fanpage w serwisie facebook. Dostrzega to coraz więcej osób – stronę facebook.com/ztm.warszawa polubiło ponad 7 tys. osób.

Dokładnie, według stanu z 7 listopada z godz. 19:00 polubiło nas 7176 osób.

Strona na facebooku jest nie tylko jednym z wielu kanałów komunikacji z pasażerami, ale stała się miejscem, gdzie internauci przekazują swoje opinie, uwagi, składają skargi oraz coraz częściej współtworzą treść publikowaną w serwisie. Od dwóch miesięcy organizowane są weekendy zdjęciowe, podczas których na wybrany temat związany z komunikacją miejską są publikowane zdjęcia użytkowników. Ponadto, w ramach cyklu „na zakończenie dnia" publikowane są materiały historyczne związane z komunikacją miejską, zdjęcia z „przymrużeniem oka", ciekawostki. Ogromną popularnością cieszą się „błyskawiczne" konkursy wiedzy dla koneserów komunikacji miejskiej. W ciągu 30 minut na adres facebook@ztm.waw.pl wpływa ponad 100-150 odpowiedzi na zadane pytanie, ale najczęściej tylko jedna – dwie są poprawne.

Strona w serwisie społecznościowym facebook to także miejsce publikowania galerii fotograficznych z ważnych wydarzeń dotyczących komunikacji miejskiej. Pojawiają się również sondy, w których pytamy pasażerów o konkretne rozwiązania komunikacyjne lub kampanie edukacyjne. Tak było np. przed kampanią „Pomyśl o innych, nie jesteś tu sam", dotyczącą kulturalnych zachowań w komunikacji miejskiej.

By przeglądać publikowane treści na fanpage ZTM nie trzeba zakładać konta na facebooku – strona jest publicznie dostępna.

Strony na facebooku prowadzą również przewoźnicy / organizatorzy komunikacji miejskiej w innych miastach, np. MPK Kraków, którego stronę polubiło już ponad 10 tys. osób. Jesteśmy przekonani, że niebawem i my „dobijemy" do takiego wyniku. A wszystkich, którzy do tej pory jeszcze nas nie „polubili" gorąco do tego zachęcamy!

POPRAWIMY DOSTĘPNOŚĆ BILETÓW



Mieszkańcy Ursynowa będą mogli na miejscu wyrobić spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską lub zakodować na niej kontrakt. Na terenie dzielnicy powstaną dwa Punkty Obsługi Pasażerów ZTM. Pierwszy zostanie otwarty jeszcze w tym roku na stacji metra Służew, drugi – w przyszłym roku na stacji Imielin.

Będą to pierwsze tego typu placówki w tym rejonie Warszawy.

Jako pierwszy zostanie oddany do użytku POP na Służewiu. Znajdą się w nim trzy stanowiska, w których będzie można m.in. kupić i zwrócić bilety, uzyskać niezbędne informacje na temat taryfy przewozowej, wyrobić spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską, przekodować bilet na karcie, złożyć skargę lub wniosek i odwołać się od wystawionego wezwania do zapłaty.

Od przyszłego roku pasażerowie będą mogli również korzystać z punktu na stacji metra Imielin, z dwoma stanowiskami dla pasażerów.

KOMUNIKACJA CMENTARNA NA NAJWYŻSZYM POZIOMIE

1 i 2 listopada nie było w Warszawie cmentarza, do którego nie można było dojechać środkami komunikacji miejskiej. Zarząd Transportu Miejskiego uruchomił 27 linii cmentarnych „C", które połączyły największe stołeczne nekropolie. Nad sprawną organizacją komunikacji czuwał sztab osób, w tym 170 pracowników Nadzoru Ruchu ZTM i 90 informatorów.



Nad prawidłowym funkcjonowaniem komunikacji czuwało 170 pracowników Nadzoru Ruchu ZTM

27 linii „C"

We Wszystkich Świętych i Dzień Zaduszny na ulice Warszawy wyjechało **25 autobusowych** i **dwie tramwajowe linie cmentarne „C"**. Podobnie jak w latach ubiegłych, autobusy oznaczone literą „C" rozpoczynały kursy m.in. przy stacji metra Młociny, na ulicy Królewskiej, na placu Narutowicza oraz na rondzie Wiatraczna. Część linii miała charakter międzycmentarny, czyli przykładowo autobusy zaczynały kursy przy Cmentarzu Północnym a kończyły przy Powązkach.

1 listopada autobusowe linie cmentarne kursowały w godzinach 7.00-19.00, z wyjątkiem trzech linii dojeżdżających na Powązki, które jeździły do godziny 21.00. W Dzień Zaduszny autobusy „C" były obecne na stołecznych ulicach od godziny 9.00 do godziny 17.00. Podobnie, jak we Wszystkich Świętych, linie docierające do Powązek kursowały dłużej – do godziny 19.00. Tramwajowe linie cmentarne 1 i 2 listopada kursowały w godzinach 7.00-19.00.

W weekend po Wszystkich Świętych, 3 i 4 listopada, uruchomiono trzy autobusowe linie cmentarne, którymi pasażerowie mogli dotrzeć na cmentarze Północny i Bródnowski oraz na Powązki. Kursowała także tramwajowa linia cmentarna łącząca Annopol z Cmentarzem Wolskim. Linie cmentarne kursowały od godziny 9.00 do godziny 17.00.

C09 co 40 sekund

1 listopada na stołeczne ulice wyjechało **1481 autobusów** (o 635 więcej niż standardowo w dzień świąteczny), **329** tramwajów (o 86 więcej niż standardowo w dzień świąteczny) oraz **sześć dodatkowych składów metra**.

Największą liczbę wozów – bo aż 50 – skierowano do obsługi linii C88 (WIATRACZNA – CM. PÓŁNOCNY). Po 40 autobusów kursowało na liniach C69 (WIATRACZNA – CM. BRÓDNOWSKI) i C84 (PL. NARUTOWICZA – CM. PÓŁNOCNY). Na linii C09 (METRO MŁOCINY – CM. PÓŁNOCNY) kursowało 35 wozów. Linie łączące Cmentarz Bródnowski z Cmentarzem Północnym (C13) oraz Cmentarz Bródnowski z ulicą Królewską (C27) obsługiwały po 32 wozy. Na linii C56 (BRÓDNO-PODGRODZIE – CMENTARZ PÓŁNOCNY) kursowało 30 autobusów.

Najwyższą częstotliwość, biorąc pod uwagę liczbę funkcjonujących na trasie przystanków oraz liczbę wozów skierowanych do obsługi, **osiągała linia C09** (METRO MŁOCINY – CM. PÓŁNOCNY). Autobusy tej linii wyruszały w trasę nawet **co ok. 40 sekund**.

Częściej niż co trzy minuty kursowały linie dojeżdżające do cmentarzy: Bródnowskiego (C25, C27, C69), Północnego (C42, C84, C88) oraz Powązkowskiego (C51). Z równie dużą częstotliwością podjeżdżały na przystanki linie międzycmentarne: C11 (CM. BRÓDNOWSKI – POWĄZKI-CM. WOJSKOWY) i C13 (CM. BRÓDNOWSKI – CM. PÓŁNOCNY).

Pracownicy w ruchu

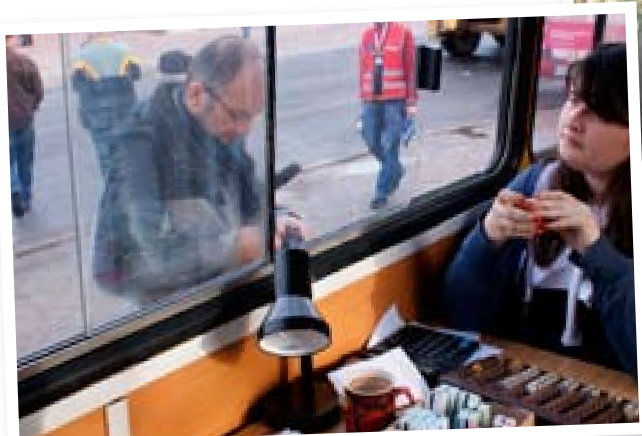
Nad prawidłowym funkcjonowaniem specjalnej organizacji komunikacji miejskiej czuwało m.in. **170 pracowników Nadzoru Ruchu ZTM**. Pełnili oni dyżury przy siedmiu pętlach znajdujących się w okolicach warszawskich cmentarzy.

Dodatkowo, na stołecznych ulicach pojawili się informatorzy ZTM, którzy udzielali informacji na temat organizacji komunikacji miejskiej. **90 informatorów** pełniło dyżury w sąsiedztwie cmentarzy, wybranych stacji metra i węzłów przesiadkowych oraz na największych dworcach kolejowych.

Przy wybranych warszawskich nekropoliach działały **mobilne Punkty Obsługi Pasażerów ZTM**, w których osoby odwiedzające cmentarze mogły kupić bilety i uzyskać informacje na temat kursowania linii cmentarnych.










ztm
NADZÓR
RUCHU


MAN
3402




C40





WCALE NIE CHCEMY PODNOSIĆ TYCH CEN...

ILE BUDŻET MIASTA „ZAROBI" NA KOLEJNEJ PODWYŻCE CEN BILETÓW ZTM? NA CO ZOSTANĄ WYDANE TE ŚRODKI? CZY LIKWIDACJA BEZPŁATNYCH PRZEJAZDÓW DLA PRACOWNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ POZWOLIŁABY UNIKNĄĆ KOLEJNYCH PODWYŻEK?

ROZMAWIAMY O TYM Z EKSPERTEM ZTM – GRZEGORZEM DZIEMIESZCZYKIEM, DYREKTOREM PIONU HANDLOWEGO.



Tak naprawdę to dlaczego ceny biletów muszą znów wzrosnąć? Prosimy o wyjaśnienie w kilku „żołnierskich" zdaniach.

Tak naprawdę to my nie chcemy wcale tych cen podnosić. Ale musimy! Pasażerowie oczekują poprawy komfortu, skrócenia czasu podróży a koszty komunikacji miejskiej rosną lawinowo. Intensywnie wymieniamy tabor, modernizujemy trasy tramwajowe, rozwijamy sieć SKM. No i budujemy metro. Koniecznie trzeba podkreślić, że komunikacja szynowa, choć najbardziej efektywna i ekologiczna, jest dla budżetu miasta dużym obciążeniem. Komunikacja nigdy nie była rentowna, ale zgodnie z przepisami prawa nie można jej działania w nieskończoność kredytować. Nie można pozwolić na to, by miasto utraciło płynność finansową.

Ale czy ceny biletów muszą wzrastać tak często? W latach 2001 – 2008 nie było żadnej podwyżki, a potem – na przestrzeni kilku lat – miasto wprowadza już trzecią.

Możemy powiedzieć, że w latach 2001 – 2006 komunikacyjny budżet miasta był ostrożny i nie inwestycyjny. To się odbijało również na komunikacji. Nie było SKM (pojawiła się dopiero pod koniec 2005 r. – red.), budowa metra ciągnęła się bardzo powoli, nie było Wspólnego Biletu, który obecnie generuje bardzo duże koszty. Na ulicach było mniej tramwajów, więc linie tramwajowe kursowały rzadziej. Przyspieszenie w zakresie mian na lepsze w komunikacji rozpoczęło się dopiero w 2007 r.

Jednak wciąż nie wiemy, dlaczego w tak krótkim czasie wchodzi w życie już trzecia podwyżka, a nad pasażerami – niczym miecz Damoklesa – wisi czwarta?

Warszawa nadrabia komunikacyjne zaległości. To powoduje, że nakłady na komunikację zwiększają się znacząco. Podwyżka, żeby przyniosła zamierzony efekt dla budżetu miasta powinna być znaczna. Przypomnę, że wydatki na usługi przewozowe w 2002 r. to niecałe 800 mln zł, a obecnie ponad 2,3 mld zł, czyli prawie trzy razy więcej. Cena biletu jednorazowego w 2002 wynosiła 2,40 zł, obecnie 3,60 zł, a od stycznia 4,40 zł. Jeszcze większa dysproporcja pomiędzy wzrostem nakładów na komunikację a cenami biletów występuje przy biletach okresowych, np. 30-dniowy imienny miejski wówczas kosztował 66 zł, a teraz 90 zł i od Nowego



Dyr. Dziemieszczyk wbija kolejną kolorową pinezkę w mapę pokazującą lokalizacje biletomatów

Roku 100 zł. A więc widełki pomiędzy kosztami komunikacji a przychodami z biletów coraz bardziej się rozwierały. Nie było innego wyjścia, należało podnieść również ceny biletów. Żeby jednak nie obciążać domowych budżetów naszych pasażerów aż tak bardzo i to „z dnia na dzień", została podjęta decyzja o tym, że podwyżka zostanie rozłożona na trzy etapy. Pierwszy wszedł w życie w sierpniu ubiegłego roku. Drugi wprowadzamy 1 stycznia przyszłego roku, a trzeci 1 stycznia roku 2014.

Z PODWYŻKAMI CEN BILETÓW JEST JAK Z RATAMI W KREDYCIE – IM JEST JEST ICH WIĘCEJ TYM SĄ NIŻSZE.

Czy zatem pasażerowie mogą się spodziewać, że kolejne podwyżki będą wprowadzane częściej, ale będą mniej dotkliwe?

Decyzje podejmuje oczywiście Rada Warszawy. Uważam jednak, że lepiej częściej a mniej. To tak samo, jak z ratami w kredycie. Im jest ich więcej – tym są niższe. Ceny biletów powinny być stale waloryzowane. Zresztą tego typu zasadę stosuje wiele dużych miast.

O ile zwiększą się przychody do budżetu miasta z tytułu tej najbliższej, wprowadzanej w styczniu, podwyżki?

Szacujemy, że o ok. 120 mln zł.

Na co zostaną wydane te pieniądze? W Internecie coraz częściej pojawiają się zarzuty, że zostaną po prostu „przejedzone" przez administrację i pójdą na podwyżki i nagrody.

Wszystkie dane dotyczące finansów publicznych są jawne. Budżet jest regularnie publikowany na stronach urzędu miasta. Każdy zainteresowany bez problemu może sprawdzić, ile i na co wydajemy. A zapewniam, że wszystkie środki pozyskane z tytułu podwyżki cen biletów zostaną wykorzystane na bieżące właściwe funkcjonowanie i rozwój komunikacji. Tak, jak to było po poprzedniej podwyżce (z sierpnia 2011 r. – red.).

Od tamtej pory przewoźnicy wprowadzili do ruchu 99 nowych tramwajów, 200 nowych autobusów, 19 nowych 6-wagonowych pociągów SKM. Niebawem pojawią się także pierwsze pociągi Inspiro kupione przez Metro Warszawskie, które zasilą pierwszą linię. Nie można zapomnieć również o uruchomieniu nowych połączeń, jak chociażby linii SKM S3, wydłużeniu linii S9 do Dworca Zachodniego, a także o kilkunastu nowych liniach autobusowych. W inwestycjach komunikacyjnych też nie było zastoju. Do użytku oddaliśmy pięć parkingów P+R i pętlę autobusową przy Dworcu Wschodnim. Trzy inne pętle zostały gruntownie wyremontowane. Trzeba też dodać, że pojawiło się ponad 300 nowych biletomatów, ponad 100 nowych terminali do kodowania kart oraz uruchomiliśmy trzy nowe Punkty Obsługi Pasażerów.

Jeśli chodzi o nagrody to uważam, że system motywacyjny w normalnie funkcjonującej i rozwijającej się gospodarce nie jest niczym złym. Wręcz odwrotnie, jest jednym z podstawowych elementów służących rozwojowi. Jest również bardzo potrzebny do poprawy jakości pracy, a oprócz wymiany taboru i modernizacji tras komunikacyjnych w usługach komunikacyjnych należy stawiać również na ludzi – kierowców, motorniczych, kontrolerów czy osoby obsługujące pasażerów w punktach obsługi. Pasażer bardzo często wyrabia sobie zdanie na podstawie takiego pierwszego kontaktu z pracownikiem komunikacji miejskiej. Chcemy, aby ten kontakt był miły i zapadał w pamięć jako pozytywny wizerunek komunikacji miejskiej.

Rozmawiając o podwyżce oraz sprawach socjalnych nie sposób przejść obojętnie obok kwestii bezpłatnych przejazdów dla pracowników komunikacji miejskiej oraz ich rodzin, które kosztują podobno krocie. Może ich likwidacja uchroniłaby pasażerów przed podwyżką?

Bezpłatne przejazdy dla pracowników komunikacji to nie jest żaden nasz wymysł. Takie rozwiązania funkcjonują w wielu miastach. W Warszawie zostały wprowadzone jeszcze za czasów prezydenta Starzyńskiego. Gdy nie miał pieniędzy w budżecie a chciał zachęcić ludzi do tego, żeby pracowali w komunikacji, zaoferował im bezpłatne przejazdy. A o tym, że takie myślenie było słuszne mogliśmy się przekonać całkiem niedawno, kiedy bardzo wielu kierowców autobusów wyjechało do pracy za granicę. Miejskie Zakłady Autobusowe miały ogromne problemy, by znaleźć „szoferów" do swoich autobusów. Możliwość bezpłatnego podróżowania komunikacją miejską była z pewnością dla wielu z nich argumentem przemawiającym za podjęciem pracy właśnie w Warszawie. Obecnie szacujemy, że te przejazdy „kosztują" budżet miasta ok. 11,5 mln zł. W liczbach bezwzględnych to dużo, ale jeśli porównamy to z wydatkami na komunikację, które w tym roku przekraczają 2,3 mld zł, to okaże się, że te 11 mln to tylko „kropla w morzu". A należy pamiętać, że to też jest element polityki komunikacyjnej miasta. Przecież ta rzesza kilkunastu tysięcy osób mając uprawnienie do darmowych przejazdów komunikacją miejską jakby z musu rezygnuje z podróżowania własnym samochodem. Pozbawiając tych ludzi takiej możliwości stawiamy ich przed takim samym wyborem, jak pozostałych użytkowników komunikacji. Człowiek z natury jest racjonalny (homo oeconomicus) i w takiej sytuacji przekalkuluje, co mu się bardziej opłaca. Notowania komunikacji miejskiej w takim porównaniu spadną i jakaś część tej grupy wybierze samochód. To spowoduje zwiększony ruch samochodowy, a to nie jest przecież celem polityki miasta. Dlatego w tym zakresie przy podejmowaniu ostatecznych decyzji należy być bardzo ostrożnym. Oczywiście, w niektórych sytuacjach, obecne ulgi obejmują zbyt wiele osób nie pracujących bezpośrednio w komunikacji, a także nie będących nawet członkami najbliższej rodziny pracowników. Dlatego myślę, że miasto podejmie działania zmierzające do regulacji tej kwestii.



Nasz ekspert często bierze osobiście udział w „akcjach" na mieście. Tu w czasie Euro 2012

A może zamiast podwyżki ZTM powinien zwiększyć liczbę kontrolerów i kontroli biletowych oraz zaostrzyć kary za jazdę bez biletu?

Płatność za przejazdy różni się od zakupów w sklepie. W sklepie raczej nie mamy szansy na to, by wyjść z towarem bez płacenia za niego. W wielu miejscach są bramki oraz ochrona. W komunikacji miejskiej, ze względu na jej masowość (z komunikacji korzysta ok. 70 proc. mieszkańców Warszawy – red.), bardzo trudno jest objąć kontrolą absolutnie wszystkich pasażerów. Oczywiście można zwiększyć liczbę kontrolerów. Wymaga to jednak ponoszenia dodatkowych kosztów. Należy sobie odpowiedzieć na pytanie, czy przy odsetku gapowiczów wynoszącym szacunkowo od 2 do 8 proc. takie wydatki są uzasadnione. Można również pomyśleć o innych rozwiązaniach, np. wprowadzeniu obowiązku wsiadania tylko przednimi drzwiami. Jednak w Warszawie w go-

dzinach szczytu znacznie opóźniłoby to wymianę pasażerów. Sprawdzić by się mogło jedynie na liniach peryferyjnych, niezbyt mocno obciążonych. Można by też pójść np. drogą Istambułu, gdzie na przystankach są bramki biletowe, jak u nas w metrze, ale to też wymaga dodatkowych pieniędzy. System kontroli powinien być tak opracowany, aby „gapowicze", czyli ci pasażerowie, którzy nie poczuwają się do obowiązku płacenia za usługę, z której korzystają bezprawnie, nie mogli mieć pewności, że zawsze im się to uda. Obecnie pracujemy nad nowymi zasadami i metodami pracy kontrolerów, co w efekcie ma przynieść zmniejszenie liczby przejazdów na gapę. Innym elementem skuteczności kontroli jest skuteczność windykacji. Tu też mamy coraz lepsze wyniki i nie ma co ukrywać, że to między innymi dzięki współpracy z Krajowym Rejestrem Długów. Wystarczy, że „gapowicz" ma dwa przejazdy bez biletu i już trafia na listę KRD, a wtedy nie może wziąć kredytu na mieszkanie, samochód czy kupić telefonu komórkowego. Usługa komunikacyjna jest takim samym towarem, jak np. usługa fryzjerska. Dlaczego nie słychać, że ktoś wychodzi od fryzjera bez uiszczenia właściwej opłaty za usługę? W komunikacji powinno być podobnie, jeśli ktoś nie płaci z premedytacją za dobrze zrealizowaną usługę, to nie bójmy się tego nazywać kradzieżą i dochodźmy naszych praw, bo przecież to nie ZTM jest okradany a każdy z nas – podatników tego miasta. A każdy współpasażer przez to dłużej czeka na poprawę komfortu podróży.

NIE POWINNO BYĆ WIĘKSZYCH PROBLEMÓW. NOWE CENY SĄ ZNANE OD DAWNA, PRODUKCJA BILETÓW „IDZIE PEŁNĄ PARĄ", BĘDZIEMY PROWADZILI PRZEDSPRZEDAŻ I USPRAWNILIŚMY SYSTEM ZWROTÓW.

Mieszkańcy gmin podwarszawskich narzekają, że o wiele bardziej odczują skutki podwyżki. Ceny biletów ważnych w obu strefach rzeczywiście zdrożeją znacznie bardziej. Dlaczego?

Każda gmina musi zapewnić swoim mieszkańcom komunikację. Jednak zdecydowana większość gmin, zamiast organizować transport zbiorowy we własnym zakresie, zdecydowała się to zadanie powierzyć Warszawie. Oczywiste jest to, że gminy muszą zatem współfinansować komunikację na swoim terenie. Jednak gminne dotacje nie pokrywają nawet połowy kosztów ponoszonych przez ZTM na organizację komunikacji poza granicami Warszawy. Gminy „przerzucają" w ten sposób niejako obowiązek ponoszenia większych kosztów podróży na swoich mieszkańców. Stąd wynikają tak duże różnice w cenach biletów między pierwszą a drugą strefą biletową. Dlatego też mieszkańcy gmin podwarszawskich mocniej odczuwają podwyżki cen biletów.

Czy ZTM jest już w pełni gotowy do wprowadzenia w życie nowej taryfy? Nie będzie żadnych niespodzianek?

Nie powinno być większych problemów. Nowe ceny są znane od dawna. Produkcja biletów „idzie pełną parą". Żeby uniknąć kolejek, zgodnie z oczekiwaniami pasażerów, w tym roku po raz pierwszy będziemy prowadzili przedsprzedaż biletów. Bilety, ale tylko „kartonikowe" (bilety długookresowe ze starej taryfy aktywowane przed wejściem w życie nowej zachowają ważność – red.) będzie można kupić od 3 grudnia we wszystkich POP-ach. Przypuszczalnie prowadzenia przedsprzedaży podejmie się także część właścicieli kiosków z prasą. Na wniosek pasażerów udało nam się również wprowadzić rozwiązanie umożliwiające zakodowanie biletu z nowej taryfy na kartę, na której jest wciąż aktywny kontrakt ze starej. Usprawniliśmy również system zwrotów starych biletów. Jeśli ktoś będzie chciał oddać ich niewielką ilość – będzie mógł to zrobić „od ręki" bez żadnych formalności.

Od początku października prowadzimy też bardzo intensywną kampanię informacyjną, więc nikt nie powinien być zaskoczony. Obawiam się jedynie tego, że podwyżka wchodzi w życie w dość niefortunnym okresie. Pasażerowie żyją wtedy świętami i sylwestrem, więc część osób może oczywiście zapomnieć o wcześniejszym zaopatrzeniu się w bilety. 1 stycznia, zgodnie z prawem, POP-y będą nieczynne. Bilety będzie można kupić jedynie w biletomatach lub u prowadzących pojazdy. Uprzejmie prosimy jednak pasażerów, by bilety „kartonikowe", w miarę możliwości, kupili wcześniej aby by uniknąć potem ewentualnych przykrych niespodzianek.

1 STYCZNIA ZMIENIĄ SIĘ CENY WSZYSTKICH BILETÓW

ZGODNIE Z DECYZJĄ RADY WARSZAWY 1 STYCZNIA 2013 R. WEJDZIE W ŻYCIE DRUGI ETAP ZMIAN W TARYFIE BILETOWEJ OBOWIĄZUJĄCEJ W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ, ORGANIZOWANEJ PRZEZ ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO. PRZYGOTOWALIŚMY ZATEM KOMPENDIUM WIEDZY O NOWEJ TARYFIE, CZYLI CO KAŻDY PASAŻER WIEDZIEĆ POWINIEN.

Wzrosną ceny wszystkich rodzajów biletów



Warto przypomnieć, że pierwszy etap zmian taryfowych został wprowadzony 16 sierpnia 2011 r. Drugi wejdzie w życie 1 stycznia 2013 r.

JAK BĘDZIE WYGLĄDAŁ CENNIK BILETÓW OBOWIĄZUJĄCY OD POCZĄTKU PRZYSZŁEGO ROKU (CENY BILETÓW NORMALNYCH)?

Bilet 20-minutowy będzie kosztował 3,40 zł, 40-minutowy – 4,60 zł, a 60-minutowy – 6,40 zł.

Za bilet jednorazowy ważny tylko w pierwszej strefie zapłacimy 4,40 zł. Tyle samo będzie kosztował bilet jednorazowy pojazdowy sprzedawany w części biletomatów w pojazdach komunikacji miejskiej.

Bilet dobowy ważny tylko w pierwszej strefie będzie kosztował 15 zł. Za bilet 3-dniowy (również tylko na pierwszą strefę) będzie trzeba zapłacić 30 zł.

Bilety długookresowe imienne ważne w pierwszej strefie będą kosztowały: 30-dniowy – 100 zł, a 90-dniowy – 250 zł.

Zmieni się także cena Biletu Seniora. Będzie kosztował 50 zł.

Wraz ze wzrostem cen biletów wzrośnie również wysokość opłat dodatkowych. Jazda bez biletu będzie kosztowała 220 zł, a jazda bez dokumentu poświadczającego prawo do ulgi – 176 zł. Za wydanie kolejnej karty spersonalizowanej będzie trzeba zapłacić 13,20 zł. Opłata manipulacyjna w przypadku anulowania wezwania do zapłaty wynosić będzie 17,60 zł.

DLACZEGO CENY BILETÓW MUSZĄ WZROSNĄĆ?

Do utrzymania obecnego poziomu obsługi naszych pasażerów oraz podejmowania działań rozwijających stołeczny transport zbiorowy niezbędne są dodatkowe środki.

1. Na stołeczne ulice wyjeżdżają ciągle nowe i nowoczesne pojazdy komunikacji miejskiej. Komunalne spółki transportowe poprawiają jakość świadczonych usług, m.in. poprzez systematyczną wymianę taboru na nowoczesny, spełniający rosnące wymogi bezpieczeństwa i komfortu podróży oraz normy ochrony środowiska. Nowoczesnym taborem dysponują także działający na zlecenie ZTM przewoźnicy prywatni. Tylko w latach 2011-2012 przewoźnicy wprowadzili do ruchu 99 nowych tramwajów (do końca tego roku spodziewanych 12 kolejnych), 200 nowych autobusów (w tym roku jeszcze 105 dodatkowych) i 19 nowych 6-wagonowych pociągów szybkiej kolei miejskiej.

W odpowiedzi na potrzeby transportowe mieszkańców, miasto zwiększa częstotliwość kursowania komunikacji szynowej i autobusowej oraz tworzy nowe połączenia. Przykładami mogą być linie S2 i S3 Szybkiej Kolei Miejskiej obsługujące m.in. dojazd do portu lotniczego im. Fryderyka Chopina, oraz wydłużenie linii S9 na Wolę

2. Warszawa realizuje ważne inwestycje komunikacyjne, jak np. budowa II linii metra. Trwają prace przy nowych trasach tramwajowych i modernizacja już istniejących.

3. Miasto dokłada znaczne kwoty do kosztów komunikacji publicznej. Do każdego jednorazowego biletu za 3,60 zł z kasy miasta płynie kolejne 6,60 zł. Warszawa jest jednym z miast





NAKŁADY NA KOMUNIKACJĘ

2008 r.	1,38 mld zł
2009 r.	1,55 mld zł
2010 r.	1,69 mld zł
2011 r.	2,04 mld zł
2012 r.	2,31 mld zł

W 2012 r. na komunikację Warszawa wyda więcej niż Kraków, Poznań, Gdańsk, Gdynia, Bydgoszcz, Lublin i jeszcze kilka innych miast łącznie

o najniższym stopniu pokrycia wydatków komunikacyjnych wpływami z biletów, co bez zmiany taryfy mogłoby zahamować dalszy rozwój stołecznego transportu publicznego.

Rozwijająca się sieć komunikacyjna oraz bogaty plan inwestycyjny sprawiają, że koszty funkcjonowania komunikacji miejskiej z roku na rok są coraz wyższe.

Pokrycie wydatków wpływami ze sprzedaży biletów:

2008 r. – 38,40 proc.
2009 r. – 36,95 proc.
2010 r. – 34,05 proc.
2011 r. – 30,80 proc.
2012 r. – 32,19 proc.

Dla porównania: Gdańsk – 46 proc., Słupsk – 50 proc., Kraków – 57 proc., Lublin – 58 proc., Olsztyn – 60 proc. (dane za 2011 r.)

4. Wzrastają ceny energii: paliwa i prądu, a także np. ceny dostępu do infrastruktury torowej.

5. Ceny biletów w Warszawie na tle innych polskich miast są niskie.

Duża różnica jest zwłaszcza w cenach biletów 90-dniowych. W Warszawie za kontrakt imienny ważny tylko w pierwszej strefie trzeba zapłacić 220 zł. W zamian za to pasażer może podróżować „do woli" wszystkimi liniami dziennymi i nocnymi. W innych dużych miastach ceny takich biletów kształtują się następująco: Poznań – 282 zł, Katowice – 296 zł, Kraków – 276,40 zł (cena biletu kupionego po raz pierwszy, bilet kolejny kosztuje 261,70 zł). Jeśli jednak pasażer chciałby taki bilet kupić w Szczecinie, zapłaciłby za niego 422 zł.

Warto też wspomnieć o tym, że w Warszawie pasażer, w ramach jednego biletu, ma praktycznie nieograniczone możliwości poruszania się po mieście oraz po terenie całej aglomeracji. Do dyspozycji są autobusy, tramwaje i metro oraz pociągi. Podróżować może nie tylko Szybką Koleją Miejską, ale – w ramach Wspólnego Biletu – Kolejami Mazowieckimi i składami Warszawskiej Kolei Dojazdowej (na pewnym odcinku). Ponadto na terenie podwarszawskich gmin kursują lokalne autobusowe linie dowozowe, czyli popularne „eLki", a także – w ramach specjalnej oferty – autobusy Komunikacji Miejskiej Łomianki. Dzięki temu w ramach jednego biletu można bez przeszkód dojechać np. z Wołomina przez Warszawę do Legionowa lub ze Starych Babic do Radzymina.

Sieć sprzedaży biletów jest, z miesiąca na miesiąc, coraz większa. Bilety są dostępne w kioskach z prasą i na pocztach. Punktów kodowania Warszawskiej Karty Miejskiej jest już ponad tysiąc. Sukcesywnie instalowane są kolejne biletomaty w stolicy oraz na terenie miejscowości podwarszawskich. Jest ich już ponad 300. Automaty biletowe pojawiają się także w autobusach, tramwajach i pociągach SKM. Bilety w Warszawie kupować można również przez telefon komórkowy (czasowe i krótkookresowe) oraz przez Internet (długookresowe). Można je kodować nie tylko na karcie miejskiej, ale także na Elektronicznej Legitymacji Studenckiej, Elektronicznej Legitymacji Uczniowskiej oraz na specjalnej karcie płatniczej banku Citi Handlowego.



Dziennie komunikacja notuje ponad 2,5 mln przejazdów

7. Warszawa ma największy tabor w Polsce, którym przewozi najwięcej pasażerów. Codziennie na ulice Warszawy wyjeżdża ponad 1,5 tys. autobusów, 780 tramwajów, 192 wagony metra oraz 20 pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej. **Dziennie komunikacja notuje ponad 2,5 mln przejazdów.**

8. Więcej pieniędzy w kasie miasta to większe szanse na dofinansowanie ważnych projektów środkami z UE. Dzięki wpływom z nowej taryfy, zaprojektowanych zostanie kolejnych sześć stacji II linii metra. W roku 2013 Komisja Europejska zdecyduje, które inwestycje dostaną wsparcie w perspektywie finansowej 2014-2020. Wówczas gotowe projekty nowych stacji, wraz z pozwoleniami na budowę, znacznie zwiększą szansę Warszawy na uzyskanie dodatkowych pieniędzy.

JEŚLI NIE PODWYŻKA, TO CO?

Komunikacji miejskiej bez podniesienia cen biletów groziłaby zapaść. Zmniejszenie wydatków na komunikację o ok. 120 mln zł (szacowane zwiększenie wpływów ze sprzedaży biletów po zmianie cen) spowodowałoby konieczność zmniejszenia liczby pojazdów w ruchu ze wszystkich środków komunikacji. Oznaczałoby to zmniejszenie liczby tramwajów w ruchu o 29, co mogłoby oznaczać likwidację 1 linii o wysokiej częstotliwości kursowania (np. linii 9) lub 2 linii o średniej częstotliwości kursowania. Jednocześnie na ulicach byłoby o 40 autobusów mniej, co oznaczałoby likwidację 7-8 linii o średniej częstotliwości kursowania lub likwidację 2 linii kursujących często. Jednocześnie z ruchu wycofanych zostałoby 15 wagonów metra, co spowodowałoby spadek liczby miejsc o ok. 45 tys. dziennie. W tym samym czasie z ruchu musiałyby zostać wycofane 3 pociągi SKM, co oznaczałoby np. zmniejszenie o 45 proc. podaży miejsc na linii S1.

Niewprowadzenie podwyżki postawiłoby również pod znakiem zapytania dalszą przyszłość Wspólnego Biletu (czyli specjalnej oferty, dzięki której pasażerowie z biletami ZTM mogą podróżować pociągami Kolei Mazowieckich, Warszawskiej Kolei Dojazdowej oraz autobusami linii lokalnych L-x), który w bieżącym roku kosztuje ok. 120 mln zł.

Rezygnacja z podniesienia cen biletów mogłaby także spowodować wstrzymanie przygotowań lub realizacji komunikacyjnych inwestycji, np. wspomniane wcześniej projektowanie sześciu kolejnych stacji II linii metra.

RODZAJE BILETÓW I OPŁAT

	strefa ważności		normalny	ulgowy 50%
BILETY CZASOWE [NA OKAZICIELA] (UPRAWNIAJĄCE DO KORZYSTANIA ZE WSZYSTKICH LINII DZIENNYCH I LINII NOCNYCH)				
Bilet 20 - minutowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do 20 minut od momentu skasowania	1	2	3,40 zł	1,70 zł
Bilet 40 - minutowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do 40 minut od momentu skasowania	1	2	4,60 zł	2,30 zł
Bilet 60 - minutowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do 60 minut od momentu skasowania	1	2	6,40 zł	3,20 zł
BILETY JEDNORAZOWE [NA OKAZICIELA] (UPRAWNIAJĄCE DO KORZYSTANIA ZE WSZYSTKICH LINII DZIENNYCH I LINII NOCNYCH)				
Bilet jednorazowy uprawniający do przejazdu jednym środkiem transportu od momentu skasowania, nie dłużej jednak niż przez 120 minut.	1		4,40 zł	2,20 zł
	1	2	7,00 zł	3,50 zł
Bilet jednorazowy pojazdowy uprawniający do przejazdu wyłącznie tym środkiem transportu, w którym został zakupiony, nie dłużej jednak niż przez 120 min. Bilet zakupiony w specjalnie oznakowanym automacie biletowym nie wymaga skasowania w kasowniku.	1		4,40 zł	2,20 zł
	1	2	7,00 zł	3,50 zł
BILETY KRÓTKOOKRESOWE [NA OKAZICIELA] (UPRAWNIAJĄCE DO KORZYSTANIA ZE WSZYSTKICH LINII DZIENNYCH I LINII NOCNYCH)				
Bilet dobowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów w ciągu 24 godzin od momentu skasowania	1		15,00 zł	7,50 zł
	1	2	24,00 zł	12,00 zł
Bilet 3 - dniowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 trzeciego dnia terminu ważności	1		30,00 zł	15,00 zł
	1	2	48,00 zł	24,00 zł
BILETY DŁUGOOKRESOWE [IMIENNE] (UPRAWNIAJĄCE DO KORZYSTANIA ZE WSZYSTKICH LINII DZIENNYCH I LINII NOCNYCH)				
Bilet 30 - dniowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 trzydziestego dnia terminu ważności	1		100,00 zł	50,00 zł
	1	2	196,00 zł	98,00 zł
Bilet 90 - dniowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 dziewięćdziesiątego dnia terminu ważności	1		250,00 zł	125,00 zł
	1	2	474,00 zł	237,00 zł
BILETY DŁUGOOKRESOWE [NA OKAZICIELA] (UPRAWNIAJĄCE DO KORZYSTANIA ZE WSZYSTKICH LINII DZIENNYCH I LINII NOCNYCH)				
Bilet 30 - dniowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 trzydziestego dnia terminu ważności	1	2	230,00 zł	115,00 zł
Bilet 90 - dniowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 dziewięćdziesiątego dnia terminu ważności	1	2	600,00 zł	300,00 zł
BILET SENIORA				
Bilet seniora imienny dla osób, które ukończyły 65. rok życia uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 trzysta sześćdziesiątego piątego dnia terminu ważności lub trzysta sześćdziesiątego szóstego dnia terminu ważności o ile obejmuje dzień 29 lutego. Bilet ważny jest z dokumentem tożsamości potwierdzającym wiek pasażera (do biletu nie stosuje się innych ulg dotyczących przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie)	1	2	50,00 zł	
OPŁATY DODATKOWE I INNE OPŁATY				
1. Opłata dodatkowa za przejazd bez odpowiedniego dokumentu przewozu - stanowi 50-krotność ceny biletu jednorazowego normalnego, obowiązującego wyłącznie w strefie 1	220,00 zł			
2. Opłata dodatkowa za przejazd bez ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu - stanowi 40-krotność ceny biletu jednorazowego normalnego, obowiązującego wyłącznie w strefie 1	176,00 zł			
3. Opłata dodatkowa za spowodowanie zatrzymania lub zmiany trasy środka transportowego bez uzasadnionej przyczyny - stanowi równowartość ceny biletu 90-dniowego na okaziciela, normalnego, obowiązującego w 1 i 2 strefie	600,00 zł			
4. W przypadku uiszczenia opłat dodatkowych wymienionych w punkcie 1 i 2 bezpośrednio u kontrolera biletów na miejscu kontroli - wysokość opłat dodatkowych wymienionych w punkcie 1 i 2 obniża się odpowiednio o 40%	132,00 zł / 105,60 zł			
5. W przypadku uiszczenia opłat dodatkowych wymienionych w punkcie 1 i 2 najpóźniej w ciągu 7 dni od daty wystawienia dokumentu zobowiązującego do tej opłaty - wysokość opłat dodatkowych wymienionych w punkcie 1 i 2 obniża się odpowiednio o 30%	154,00 zł / 123,20 zł			
6. Opłata dodatkowa za wydanie kolejnej nowej spersonalizowanej karty zbliżeniowej - stanowi 3-krotność ceny biletu jednorazowego normalnego, obowiązującego wyłącznie w strefie 1	13,20 zł			
7. Opłata manipulacyjna za czynności związane z pobraniem opłaty dodatkowej lub wystawieniem wezwania do zapłaty w przypadku ich anulowania - stanowi 4-krotność ceny biletu jednorazowego normalnego, obowiązującego wyłącznie w strefie 1	17,60 zł			
8. Opłata manipulacyjna za przyjęcie biletu do zwrotu - 20% wartości nominalnej biletu, nie więcej jednak niż 50,00 zł	-			
9. Przewóz bagażu i zwierząt nie podlega opłacie	-			



MOŻNA ZWRÓCIĆ, ALE MOŻNA I WYKORZYSTAĆ

Z CZĘŚCI BILETÓW Z OBOWIĄZUJĄCEJ OBECNIE, CZYLI DO 31 GRUDNIA 2012 R., TARYFY, BĘDZIE MOŻNA JESZCZE KORZYSTAĆ RÓWNIEŻ WTEDY, GDY ZACZNIE OBOWIĄZYWAĆ NOWY CENNIK. NA JAKICH ZASADACH?

Podstawowy warunek, jaki trzeba spełnić by z biletów ze „starej" taryfy korzystać również po 1 stycznia 2013 r. jest taki, że bilety będą musiały zostać skasowane lub aktywowane przed wejściem w życie nowej taryfy biletowej, czyli najpóźniej 31 grudnia 2012 r. o godz. 23.59. Bilety takie będą honorowane do końca swojego terminu ważności.

W przypadku biletów kodowanych na Warszawskiej Karcie Miejskiej (dobowych, 3-, 30- i 90-dniowych) możliwe będzie zakodowanie maksymalnie dwóch kontraktów tego samego typu i rodzaju. Gdy pierwszy z nich aktywujemy przed 1 stycznia 2013 r. drugi aktywuje się automatycznie po wygaśnięciu pierwszego.

Ze skasowanych lub aktywowanych przed 1 stycznia 2013 r. biletów będzie można korzystać maksymalnie do 30 czerwca roku 2013. Z wyjątkiem Biletów Seniora, z których będzie można korzystać maksymalnie do 30 grudnia 2013 r.

ŁATWO ZWRÓCISZ STARE BILETY

PO WEJŚCIU W ŻYCIE NOWEJ TARYFY BILETOWEJ NIEWYKORZYSTANE BILETY Z TEJ OBOWIĄZUJĄCEJ BĘDZIE MOŻNA ZWRÓCIĆ. ZWROTY BĘDĄ SIĘ ODBYWAŁY WEDŁUG NOWYCH ZASAD.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pasażerów przygotowaliśmy nowe zasady zwrotów biletów, ułatwiające oddawanie „starych" biletów osobom, którym pozostało ich niewiele.

Bilety nieskasowane lub nieaktywowane (wszystkie rodzaje oprócz biletu jednorazowego pojazdowego) **o wartości nieprzekraczającej 50 zł będzie można zwracać „od ręki", bez żadnych formalności.** Zwroty o wartości przekraczającej 50 zł, ale w liczbie mniejszej niż 250 sztuk, będą przyjmowane jedynie po podpisaniu odpowiedniego oświadczenia i okazaniu dokumentu tożsamości lub zwrocie dokumentu zakupu. Biletów w liczbie większej niż 250 sztuk nie będzie można zwracać. Będą one mogły zostać jedynie wymienione – za ewentualną dopłatą – na bilety z nowej taryfy. Wymiana będzie możliwa jedynie w Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM na Młocinach.

Bilety będzie można zwracać we wszystkich Punktach Obsługi Pasażerów ZTM (przy ul. Żelaznej, na stacjach metra: Centrum, Świętokrzyska, Ratusz Arsenał, Dworzec Gdański, Plac Wilsona, Marymont, na węźle komunikacyjnym Młociny, na pętli autobusowej przy Dworcu Wschodnim od strony ul. Lubelskiej oraz na Lotnisku Chopina) **do 30 czerwca 2013 r. W trakcie zwrotów nie będzie pobierana opłata manipulacyjna.** Opłata manipulacyjna będzie pobierana za to w przypadku zwrotów aktywowanych wcześniej biletów długookresowych, dlatego – zamiast oddawać – najlepiej będzie je wykorzystać.

Zwrotu biletu imiennego zakodowanego na spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej będzie mógł dokonać tylko właściciel karty lub osoba przez niego upoważniona (na podstawie pisemnego upoważnienia).

Taryfowa kampania informacyjna prowadzona przez Zarząd Transportu Miejskiego została już zauważona przez wielu pasażerów. Niektórzy spośród nich pytają jednak, dlaczego kampania rozpoczęła się już teraz, choć do zmiany taryfy zostało jeszcze ponad dwa i pół miesiąca. Odpowiedź jest prosta. Zależy nam na tym, by pasażerowie, wiedząc o zbliżającej się zmianie taryfy, już teraz mogli sobie jak najlepiej zaplanować korzystanie z komunikacji miejskiej pod kątem zakupu odpowiednich biletów, zarówno rodzaju jak i ilości jakie będą im potrzebne jeszcze w tym roku. Dzięki temu będą mogli uniknąć niepotrzebnego robienia „zapasów" „starych" biletów, które potem będą musieli zwracać. Dzięki temu również kolejki w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM będą mniejsze, a osoby prowadzące działalność gospodarczą (np. właściciele kiosków z prasą) nie będą niepotrzebnie „blokować" kolejek pasażerom, którzy będą chcieli zwrócić dosłownie kilka sztuk biletów.

Stare bilety będzie można zwracać we wszystkich Punktach Obsługi Pasażerów ZTM



BILET DŁUGOOKRESOWY OPŁACA SIĘ NAJBARDZIEJ

CHOĆ WZROSNĄ CENY WSZYSTKICH RODZAJÓW BILETÓW, STALI „KLIENCI" WARSZAWSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ PODWYŻKI ODCZUJĄ W NAJMNIEJSZYM STOPNIU. CENY BILETÓW 30- I 90-DNIOWYCH IMIENNYCH WZROSNĄ NAJMNIEJ.



Jeden bilet a tyle możliwości

POSIADACZ BILETU DŁUGOOKRESOWEGO MOŻE KORZYSTAĆ ZE WSZYSTKICH ŚRODKÓW TRANSPORTU ORAZ PARKINGÓW P+R.

Bardzo popularny bilet 30-dniowy imienny ważny tylko w pierwszej strefie zdrożeje o 10 zł. Cena biletu 90-dniowego imiennego ważnego również tylko na obszarze pierwszej strefy biletowej wzrośnie z 220 do 250 zł. **Kupując nawet po podwyżce bilet 90-dniowy pasażer za miesiąc korzystania z komunikacji zapłaci nieco ponad 83 złote – czyli mniej, niż kupując bilet 30-dniowy przed podwyżką!**

Jeśli pasażer korzystający z komunikacji miejskiej w pierwszej strefie dwa razy dziennie, i to tylko w dni powszednie, kupowałby po podwyżce wyłącznie bilety jednorazowe, musiałby miesięcznie wydać na ten cel ok. 176 zł. Korzystając z biletu 30-dniowego zaoszczędzi więc 76 zł. Przez trzy miesiące musiałby wydać na bilety jednorazowe ok. 528 zł, czyli zakup biletu 90-dniowego pozwoli mu zaoszczędzić ok. 278 zł! W rzeczywistości jednak te oszczędności mogą być znacznie większe. Bilet długookresowy upoważnia bowiem do nieograniczonej liczby przejazdów po całej Warszawie, a ważny w obu strefach – po całej aglomeracji. Posiadacz takiego biletu może korzystać ze wszystkich środków transportu: autobusów, tramwajów, metra, pociągów SKM a także Kolei Mazowieckich i WKD (w ramach Wspólnego Biletu). Dodatkowo może również, bez dodatkowych opłat, korzystać z parkingów P+R.

Bilety długookresowe można ponadto kupić niemal wszędzie. Są dostępne w kioskach z prasą i na pocztach. Punktów kodowania Warszawskiej Karty Miejskiej jest już ponad tysiąc. Sukcesywnie instalowane są kolejne biletomaty w stolicy oraz na terenie miejscowości podwarszawskich. W sumie jest ich już ponad 300. Bilety kupować można również przez Internet. Można je kodować nie tylko na karcie miejskiej, ale także na Elektronicznej Legitymacji Studenckiej, Elektronicznej Legitymacji Uczniowskiej oraz na specjalnej karcie płatniczej banku Citi Handlowego.

Wiele osób zapowiada, że po podwyżce przesiądzie się do samochodów, bo będzie taniej i szybciej. Nie będzie! Dla zmotoryzowanych zakup biletu długookresowego to nie tylko sposób na zaoszczędzenie czasu, ale także pieniędzy. Przeliczmy – w nowej taryfie bilet 30-dniowy imienny ważny w pierwszej strefie będzie kosztował tyle co ok. 17 litrów benzyny (przy założeniu ceny 6 zł za litr). Z taką ilością paliwa w baku kierowca daleko nie zajedzie. Przeliczenie na benzynę pokazuje także opłacalność biletu dwustrefowego, który będzie „kosztował" ok. 33 litrów benzyny. Bilet ZTM uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów. Można dojeżdżać do pracy, wybrać się do kina, na zakupy, nie martwiąc się o miejsce do parkowania, o drobne do parkomatu czy o bezpieczny powrót do domu, np. po rodzinnej uroczystości lub spotkaniu ze znajomymi.

Komunikacja miejska dzięki uprzywilejowaniu, w tym przede wszystkim buspasom, na coraz większej liczbie tras, szczególnie przez centrum miasta, jest nieporównywalnie szybsza niż samochody osobowe. W czasie budowy centralnego odcinka II linii metra i podczas realizacji innych kluczowych inwestycji, autobusy korzystają z dodatkowych priorytetów.

ZAKODUJ „NOWY" PRZED WYGAŚNIĘCIEM „STAREGO"

WAŻNA INFORMACJA DLA POSIADACZY BILETÓW DŁUGOOKRESOWYCH JEST TAKA, ŻE BĘDĄ MOGLI NA JEDNEJ KARCIE POŁĄCZYĆ BILET ZE „STAREJ" TARYFY Z KONTRAKTEM Z NOWEGO CENNIKA.

Na karcie mogą być zakodowane maksymalnie dwa kontrakty tego samego rodzaju i typu. W związku z tym, jeśli ktoś po 1 stycznia 2013 r., będzie miał na karcie wciąż aktywny kontrakt np. 90-dniowy ze „starej" taryfy, będzie mógł na niej zakodować bilet 90-dniowy z nowej taryfy bez obawy utraty „starego" kontraktu. Co ważne, drugi kontrakt zostanie aktywowany automatycznie po wygaśnięciu pierwszego.

Ważne jednak, by drugi kontrakt był tego samego rodzaju i typu, co pierwszy. W przeciwnym wypadku pierwszy, wciąż aktywny kontrakt, zostanie z karty usunięty, czyli np. jeśli posiadacz aktywnego biletu 30-dniowego ze „starej" taryfy zakoduje na niej bilet 90-dniowy z nowej, straci ten pierwszy bilet. Ponadto, w takiej sytuacji pasażerowi nie przysługuje zwrot pieniędzy za niewykorzystaną część biletu. Mówi o tym paragraf 6 ustaleń dodatkowych do taryfy przewozowej.

Warto zatem, by pasażerowie regularnie sprawdzali datę ważności swoich biletów oraz oczywiście, by zawsze pamiętali, jakim rodzajem i typem biletu się posługują. Dzięki temu unikną ewentualnych przykrych niespodzianek.

TAK

aktywny bilet 30-dniowy z obecnej taryfy
+
bilet 30-dniowy z nowej taryfy
=
PRZEDŁUŻENIE KONTRAKTU

NIE

aktywny bilet 90-dniowy z obecnej taryfy
+
bilet 30-dniowy z nowej taryfy
=
UTRATA PIERWSZEGO KONTRAKTU



CENA BILETU SENIORA NIEZNACZNIE W GÓRĘ

1 STYCZNIA PRZYSZŁEGO ROKU ZMIENI SIĘ CENA RÓWNIEŻ BILETU SENIORA, KTÓRY BĘDZIE KOSZTOWAŁ O 10 ZŁ WIĘCEJ.

Gdy w sierpniu 2011 r. wszedł w życie pierwszy etap reformy taryfy biletowej, zmieniły się ceny wszystkich biletów – z wyjątkiem Biletu Seniora. W drugim etapie, od 1 stycznia 2013 r. wzrośnie również jego cena. Będzie kosztował 50 zł (co daje cenę 4,17 zł miesięcznie). W dalszym ciągu jednak zakup takiego biletu będzie bardzo korzystny cenowo. Bilet Seniora, z którego mogą korzystać pasażerowie między 65 a 70 rokiem życia (osoby, które ukończyły 70. rok życia mają uprawnienia do bezpłatnych przejazdów), ważny jest przez 365 dni od momentu skasowania i upoważnia do nieograniczonej liczby przejazdów wszystkimi środkami komunikacji miejskiej organizowanej przez ZTM (w obu strefach), a także pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej (w ramach oferty Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD).



Z Biletu Seniora mogą korzystać osoby między 65. a 70. rokiem życia

Warto taki bilet zakodować i aktywować jeszcze przed 1 stycznia 2013 r. Wtedy będzie można z niego korzystać przez pełne 365 dni, oszczędzając przy tym 10 zł. Z Biletu Seniora kupionego według starej taryfy (i aktywowanego przed 1 stycznia 2013 r.) będzie można korzystać maksymalnie do 30 grudnia 2013 r.

Przy okazji warto przypomnieć, że nie tylko seniorzy są grupą pasażerów, o których Warszawa dba poprzez wprowadzenie przepisów taryfowych ułatwiających im korzystanie z komunikacji miejskiej. Przepisy taryfowe obejmują ochroną także osoby niepełnosprawne, bezrobotnych, osoby w gorszej sytuacji materialnej czy rodziny wielodzietne.

Jedną z takich grup są osoby niepełnosprawne. Bezpłatnie podróżować komunikacją miejską mogą: osoby uznane za całkowicie niezdolne do pracy i samodzielnej egzystencji (wraz z opiekunami), osoby niepełnosprawne w stopniu znacznym, ociemniali oraz upośledzeni umysłowo. Uprawnienie to dotyczy także dzieci i młodzieży dotkniętej niepełnosprawnością lub inwalidztwem, jednak nie dłużej niż do ukończenia 26. roku życia. Do przejazdów ulgowych prawo mają z kolei osoby niepełnosprawne w stopniu umiarkowanym (po ukończeniu 26. roku życia), a także osoby uznane za całkowicie niezdolne do pracy (także po ukończeniu 26. roku życia).

Inną grupę stanowią emeryci, renciści i seniorzy. Emeryci i renciści, którzy nie ukończyli 65. roku życia, mogą podróżować z biletami ulgowymi.

Trzecia grupa to bezrobotni oraz osoby w trudnej sytuacji materialnej. Bezpłatnie warszawską komunikacją miejską podróżować mogą osoby korzystające z pomocy Ośrodka Pomocy Społecznej, ale tylko te, które podpisały kontrakty socjalne, czyli umowy określające zasady współdziałania z OPS. Bezpłatnie z komunikacji korzystać mogą także bezrobotni uczestniczący w programie „Szansa na pracę" oraz bezrobotni, którzy stracili prawo do zasiłku (uprawnienie to obowiązuje tylko w dniu obowiązkowej wizyty w urzędzie).

Kolejną grupę stanowią dzieci. Do ukończenia 20. roku życia bezpłatnie z komunikacji miejskiej korzystać mogą dzieci z rodzin wielodzietnych, czyli takich, w których jest czworo lub więcej dzieci. Uprawnienie do bezpłatnych przejazdów zyskały również dzieci z rodzinnych domów dziecka oraz z rodzin zastępczych. Przysługuje im ono nie dłużej niż do ukończenia 20. roku życia.

PROSZĘ „POŁÓWKĘ" CZERWONEGO

CHOĆ ZMIENIĄ SIĘ CENY WSZYSTKICH RODZAJÓW BILETÓW, ICH WZORY POZOSTANĄ TAKIE SAME. ZOSTANĄ DO NICH JEDNAK WPROWADZONE NIEWIELKIE „KOSMETYCZNE" ZMIANY".

WZORY BILETÓW JEDNORAZOWYCH









WZORY BILETU POJAZDOWEGO



WZÓR BILETU Z BILETOMATU



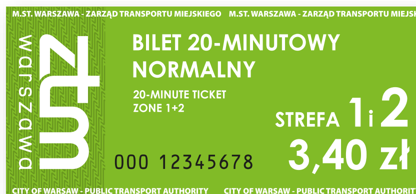
W dalszym ciągu będą obowiązywać wzory biletów, które zostały wprowadzone w sierpniu 2011 r. Pasażerowie warszawskiej komunikacji zaakceptowali je i już się do nich przyzwyczaili. **Przypomnijmy – każdy rodzaj biletu jest innego koloru, co ułatwia ich jednoznaczną identyfikację.** Dla przykładu: bilet jednorazowy ważny tylko w pierwszej strefie jest czerwony, bilet 20-minutowy – zielony, dobowy – błękitny, 3-dniowy – fioletowy.

Nie ma również problemów z odróżnieniem „na pierwszy rzut oka" biletów normalnych i ulgowych. Bilety normalne są jednolitymi, kolorowymi kartonikami. Ulgowe mają niewielki, biały pasek z lewej strony.

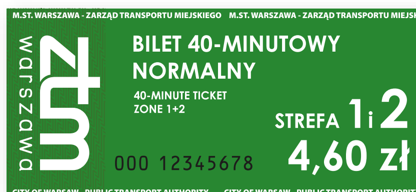
Warto podkreślić, że na biletach papierowych są również informacje w języku angielskim. W starej taryfie po angielsku są tylko informacje o rodzaju biletu. W nowej dodana zostanie informacja o tym, w których strefach dany bilet będzie ważny. Drugą z wprowadzanych modyfikacji będzie dodanie, na bardzo wąskim pasku umieszczonym u góry i u dołu biletu, obok napisu „Zarząd Transportu Miejskiego", napisu „Miasto Stołeczne Warszawa".

Warto zwrócić również uwagę na wzory biletów, jakie będą sprzedawane przez biletomaty. Zamiast kolorowych, będą szare z cienkim czerwonym paskiem u dołu oraz logotypem ZTM u góry. Nie zmienią się również wzory biletów pojazdowych. Będą to w dalszym ciągu bilety w postaci „paragonu" z wydrukowanym kodem QR.

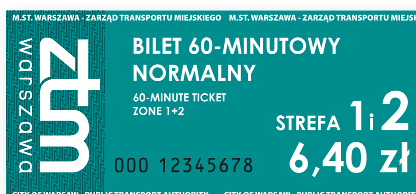
WZORY BILETÓW CZASOWYCH









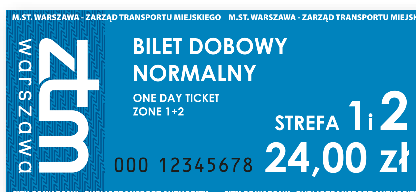


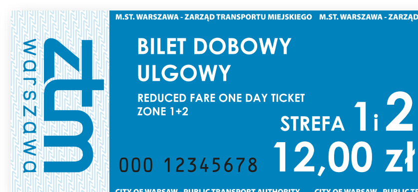


WZORY BILETÓW KRÓTKOOKRESOWYCH



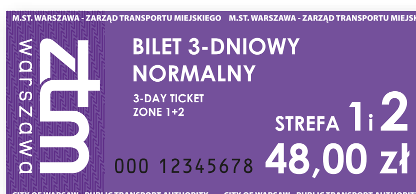














GMINY PRZERZUCAJĄ KOSZTY NA MIESZKAŃCÓW

WIELU PASAŻERÓW ZADAJE NAM PYTANIA, Z CZEGO WYNIKAJĄ TAK DUŻE RÓŻNICE W CENACH BILETÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ MIĘDZY PIERWSZĄ A DRUGĄ STREFĄ. ZADAJĄ TAKŻE PYTANIA O TO, DLACZEGO MIESZKAŃCY GMIN PODWARSZAWSKICH W WIĘKSZYM STOPNIU ODCZUJĄ PODWYŻKĘ, NIŻ OSOBY MIESZKAJĄCE W STOLICY. CZAS WIĘC ROZWIAĆ WĄTPLIWOŚCI.

Na początek krótkie przypomnienie. Od 1 stycznia 2013 r. bilet 30-dniowy imienny ważny tylko w pierwszej strefie zdrożeje z 90 do 100 zł, a cena takiego biletu ważnego w obu strefach wzrośnie ze 156 do 196 zł. Bilet 90-dniowy ważny tylko w pierwszej strefie kosztuje obecnie 220 zł. Od stycznia jego cena wzrośnie do 250 zł. Za taki sam bilet ważny w obu strefach biletowych trzeba obecnie zapłacić 370 zł. Po podwyżce jego cena będzie wynosiła 474 zł.

Odpowiadając na pytania pasażerów, kierowane do ZTM, warto na początku przybliżyć zasady organizacji komunikacji miejskiej poza granicami administracyjnymi Warszawy, a także podstawy prawne, na jakich opiera się współpraca między ZTM a gminami podwarszawskimi.



Gminy podwarszawskie powierzyły organizację komunikacji ZTM

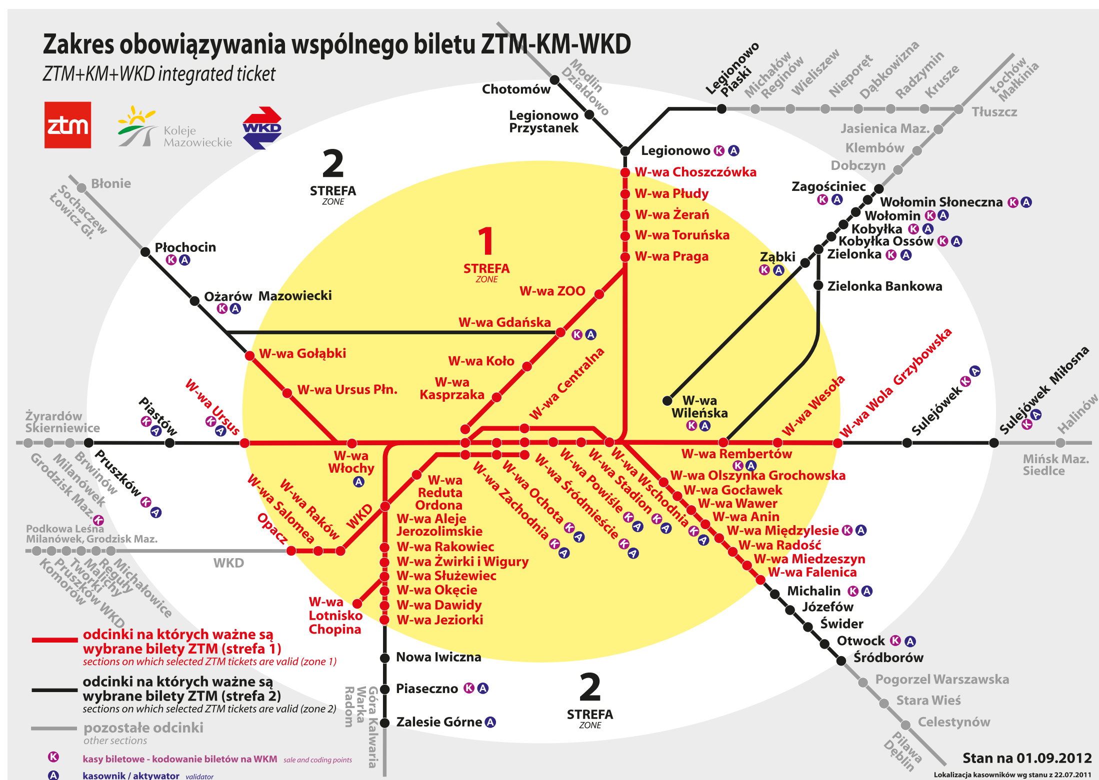
Każda gmina, zgodnie z Ustawą o samorządzie gminnym, **jest zobowiązana do zaspokajania zbiorowych potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu zbiorowego** (art. 7 ust 1 pkt 4). **Gminy podwarszawskie**, dostrzegając wymierne korzyści dla swoich mieszkańców płynące z realizacji tych zadań w ramach zintegrowanego z Warszawą systemu transportowego (m.in. wspólny bilet, oszczędność czasu i pieniędzy, zmniejszenie zatłoczenia ulic, zwiększenie bezpieczeństwa), a także wieloletnie doświadczenie ZTM w organizacji komunikacji zbiorowej, **powierzyły realizację tego zadania właśnie Warszawie**.

Znowelizowana ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wymaga – do prowadzenia komunikacji miejskiej poza granicami administracyjnymi jednej gminy – utworzenia związku międzygminnego lub zawarcia międzygminnego porozumienia. Konsekwencją zawarcia takiego porozumienia jest obowiązek udziału danej gminy w kosztach realizacji powierzonego zadania. Mówiąc prościej, gminy – które zleciły realizację obsługi komunikacyjnej – muszą za nią zapłacić! Obecnie ZTM, w imieniu m.st. Warszawy, ma podpisane porozumienia z 31 gminami oraz z powiatem wołomińskim.

Miasto st. Warszawa nie ma podstaw prawnych do tego, by samodzielnie organizować transport podmiejski na terenie gmin, z którymi nie zawarło takiego porozumienia. Nie ma także podstaw do organizacji i finansowania przez m. st. Warszawę transportu w zakresie wykraczającym poza ramy finansowe ustalone w zawartym porozumieniu.

Należy zauważyć, że coraz większa atrakcyjność warszawskiej komunikacji miejskiej wynika z systematycznie realizowanych działań skupiających się na odnowie taboru komunikacyjnego, poprawie oferty przewozowej i komfortu przejazdu. A to wymaga sukcesywnego zwiększania wydatków budżetowych na funkcjonowanie transportu zbiorowego. Warszawa zwiększa systematycznie wydatki na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej, z ok. 1 mld w roku 2004 do ponad 2,3 mld w bieżącym roku (ok. 18 proc. wydatków z budżetu, 116,19 zł miesięcznie na mieszkańca).

Zwiększa się także udział gmin podwarszawskich w finansowaniu obsługi komunikacyjnej, jednak w dalszym ciągu przekazywane przez gminy dotacje



nie pokrywają nawet połowy rzeczywistych kosztów transportu publicznego poza granicami Warszawy. Średni udział współfinansowania przez gminy w latach 2004-2006 wynosił tylko ok. 20 proc. kosztów ponoszonych przez ZTM. **W kolejnych latach wskaźnik pokrycia kosztów przez gminy systematycznie rósł – do 25 proc. w 2008 r., do 30 proc. w 2010 r. i do 40 proc. w roku 2011 i 2012** (w przypadku transportu kolejowego w dalszym ciągu ok. 30 proc.). Gminy podwarszawskie przeznaczają na komunikację od ok. 0,2 proc. (Góra Kalwaria) do ok. 6,6 proc. (Łomianki) swojego budżetu. W przeliczeniu na mieszkańca (miesięcznie) gminy na transport zbiorowy wydają od 0,23 zł (Wołomin) do 21,73 zł (Wieliszew).

Gminy podwarszawskie współfinansując komunikację na tak niskim poziomie „przerzucają" niejako obowiązek ponoszenia większych kosztów na swoich mieszkańców. Stąd wynikają tak duże różnice w cenach biletów między pierwszą a drugą strefą biletową. Dlatego też również mocniej odczuwają oni podwyżki cen biletów.

Gminy, które chciałyby być objęte pierwszą strefą biletową powinny w większym stopniu współfinansować komunikację na swoim terenie – przynajmniej na poziomie 60 proc. To do danej gminy należy wybór, czy chce znajdować się w pierwszej strefie taryfowej z niższymi opłatami za przejazdy przez pasażerów, ale wyższym poziomem dofinansowania przez gminę lub w drugiej strefie taryfowej z niższym udziałem własnym, ale wyższymi cenami biletów dla pasażerów. **I nie ma tu mowy o żadnym dyktacie ze strony Warszawy. Każda gmina jest suwerenna i samodzielnie, w trosce o dobro swoich mieszkańców, podejmuje odpowiednie decyzje.**

Jeśli jednak spojrzeć na rzeczywiste koszty podróży, jakie ponoszą pasażerowie zarówno w pierwszej jak i drugiej strefie, paradoksalnie okaże się, że pasażerowie korzystający z biletów ważnych w obu strefach biletowych po podwyżce... będą podróżować nieco taniej od pasażerów używających biletów ważnych tylko w pierwszej strefie. Jak to możliwe?

Z wykonanej analizy liczby przejazdów wykonywanych przez pasażerów w obu strefach biletowych wynika, że pasażerowie korzystający z biletów 30-dniowych imiennych ważnych tylko w pierwszej strefie za jeden przejazd zapłacą po podwyżce 2,38 zł, a posiadacze biletów 30-dniowych imiennych ważnych w obu strefach – 2,33 zł. Pasażerowie podróżujący na podstawie biletów 90-dniowych imiennych ważnych tylko w pierwszej strefie zapłacą po podwyżce za jeden przejazd 1,98 zł, a osoby korzystające z takich biletów ważnych w obu strefach – 1,88 zł.

DOTRZEĆ DO PASAŻERÓW Z INFORMACJĄ

TRWA PROWADZONA PRZEZ ZTM TARYFOWA KAMPANIA INFORMACYJNA. INFORMACJE SĄ DOSTĘPNE WE WSZYSTKICH MIEJSCACH, W KTÓRYCH SĄ PASAŻEROWIE KORZYSTAJĄCY Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ. 16 LISTOPADA ROZPOCZNIE SIĘ JEJ DRUGI ETAP.

Od 16 listopada w pojazdach komunikacji miejskiej, w pociągach KM i WKD, w gablotach na stacjach i na Dworcu Centralnym oraz w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM pojawi się druga wersja plakatów informacyjnych. Tego dnia również do pojazdów komunikacji miejskiej trafi **drugi „rzut" ulotek.** Ulotki, będą się potem pojawiały również 3, 19 i 28 grudnia. Od 16 listopada po raz kolejny będzie można obejrzeć **spoty informacyjne w TVP Warszawa**. Pojawią się także **na ekranach LCD w pojazdach komunikacji miejskiej i pociągach KM.** Dodatkowo, od tego dnia **na ekranach biletomatów (stacjonarnych i mobilnych) będzie się pojawiała plansza informująca o zmianie taryfy.**

Ostatni etap kampanii informacyjnej rozpocznie się **28 grudnia**. Wtedy **w pojazdach komunikacji miejskiej, pociągach, gablotach na Dworcu Centralnym w POP pojawi się trzecia wersja plakatu informacyjnego**, który będzie eksponowany do końca stycznia. Tego dnia wymienione również zostaną plansze na ekranach biletomatów. Będzie można także obejrzeć spoty w telewizji oraz na ekranach LCD w pojazdach.

Nowa taryfa ZTM od 1 stycznia 2013 r.

ztm

NOWE CENY BILETÓW







*



Bilety z taryfy przewozowej obowiązującej do 31 grudnia 2012 r. należy skasować lub aktywować przed wejściem w życie nowej taryfy, tj. przed 1 stycznia 2013 r. i wykorzystać do końca terminu ich ważności. **

Szczegółowe informacje dotyczące nowych cen i nowych zasad zwrotu biletów z taryfy obowiązującej do 31 grudnia 2012 r., które nie zostaną skasowane lub aktywowane przed 1 stycznia 2013 r., można uzyskać:

- w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM
- dzwoniąc na całodobową Infolinię 801 044 484 ***
- na stronie www.ztm.waw.pl

UWAGA!

Od 3 grudnia 2012 r. we wszystkich POP ZTM będzie prowadzona przedsprzedaż kartonikowych biletów ZTM.

* W materiale przedstawiono tylko wybrane ceny biletów.
** Bilety skasowane lub aktywowane przed 1 stycznia 2013 r. zachowują ważność po wprowadzeniu nowej taryfy – nie dłużej niż do 30 czerwca 2013 r. (bilet seniora do 30 grudnia 2013 r.).
*** Koszt połączenia wg taryfy operatora.

Infolinia 24h: 801 044 484 **www.ztm.waw.pl**

Podstawa prawna: Uchwała nr XXXII/769/2012 Rady m. st. Warszawy z dnia 23 lutego 2012 r. zmieniająca Uchwałę nr XXVI/858/2008 Rady m. st. Warszawy z dnia 13 marca 2008 r.

ABC BEZPIECZEŃSTWA,
CZYLI AKADEMIA BEZPIECZNEGO MALUCHA

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO ROZPOCZĄŁ TRZECIĄ EDYCJĘ PROJEKTU EDUKACYJNEGO „ABC BEZPIECZEŃSTWA", SKIEROWANĄ DO UCZNIÓW PIERWSZYCH KLAS SZKÓŁ PODSTAWOWYCH. W RAMACH PROJEKTU ODBĘDĄ SIĘ ZAJĘCIA W SPECJALNYM AUTOBUSIE ORAZ ZOSTANĄ UDOSTĘPNIONE MATERIAŁY EDUKACYJNE DO PRZEPROWADZENIA ZAJĘĆ W SZKOŁACH. PROJEKT JEST REALIZOWANY OD 24 PAŹDZIERNIKA DO KOŃCA MAJA PRZYSZŁEGO ROKU, W SZKOŁACH PODSTAWOWYCH ZLOKALIZOWANYCH W DZIELNICY WAWER.

Projekt edukacyjny jest adresowany do uczniów pierwszych klas szkół podstawowych. Jego głównym celem jest pomoc w kształtowaniu prawidłowych (bezpiecznych i kulturalnych) zachowań uczniów na przystankach i w środkach komunikacji publicznej – oczekiwania na pojazd, wsiadania, kasowania biletu, przemieszczania się w pojeździe i wysiadania.

W szkołach nauczyciele uczą zasad bezpiecznego poruszania się po drodze i przemieszczania się środkami komunikacji miejskiej, ale nie mają możliwości przeprowadzenia zajęć praktycznych bezpośrednio w autobusie, tramwaju czy metrze. Stąd też propozycja Zarządu Transportu Miejskiego. Zgodnie z nową podstawą programową kształcenia ogólnego uczeń kończący pierwszą klasę powinien wiedzieć:



- jak należy bezpiecznie poruszać się na drogach (w tym na rowerze) i korzystać ze środków komunikacji;
- jak zachować się w sytuacji zagrożenia – zna telefony alarmowe i potrafi powiadomić dorosłych.

Zajęcia w autobusie będą przeprowadzane przez instruktora, posiadającego doświadczenie w pracy z młodszymi dziećmi. Zastosowanie aktywnych metod i form pracy, m.in. działania praktyczne, gry i zabawy dydaktyczne oraz metod opartych na obserwacji sprzyjać będzie koncentracji uczniów wokół zagadnień merytorycznych i wzmocni pracę szkoły oraz domu w zakresie korzystania ze środków transportu miejskiego. Ćwiczenia praktyczne zostaną przeprowadzone w miejscach zapewniających bezpieczeństwo dzieciom i innym uczestnikom ruchu drogowego.



To trzecia edycja kampanii edukacyjnej „ABC Bezpieczeństwa", organizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego. Wcześniej akcją zostały objęte szkoły podstawowe z Białołęki oraz Pragi. Każdy z uczniów uczestniczących w projekcie, otrzyma książeczkę edukacyjną „Z Bilecikiem bezpiecznie po Warszawie".

KAMPANIA ŻYJE WŁASNYM „ŻYCIEM"

SZEROKI ODDŹWIĘK MEDIALNY, 3600 PLAKATÓW W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ, KILKASET ZGŁOSZEŃ DOTYCZĄCYCH ZACHOWANIA WSPÓŁPASAŻERÓW, DYSKUSJA NA TEMAT USTĘPOWANIA MIEJSCA SENIOROM, WRESZCIE... WŁASNE WERSJE PLAKATÓW TWORZONE PRZEZ INTERNAUTÓW - TO EFEKTY PIERWSZEJ KAMPANII SPOŁECZNEJ ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO, DOTYCZĄCEJ KULTURALNYCH ZACHOWAŃ W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ.



Pomysł na kampanię „Pomyśl o innych, nie jesteś tu sam", której celem jest wyrobienie i utrwalenie w grupie docelowej pozytywnych nawyków podczas korzystania z komunikacji miejskiej, czyli uwrażliwienie ludzi na potrzeby i komfort podróży innych osób – pasażerów komunikacji miejskiej powstał na podstawie skarg, jakie wpływały do Zarządu Transportu Miejskiego.

W ramach kampanii przeprowadziliśmy sondę, pytając co najbardziej przeszkadza pasażerom komunikacji miejskiej w zachowaniu innych współpasażerów. W sondzie wzięło udział ponad 6,5 tys. osób. Przygotowaliśmy proste, czytelne plakaty, każdy dotyczący innego zachowania, wskazanego w sondzie. Tak powstały trzy odsłony kampanii „Pomyśl o innych, nie jesteś tu sam", które dotyczyły:

- blokowania wyjścia z pojazdu pod hasłem „Obywatelu, nie stój murem" (11-17 października)
- głośnego słuchania muzyki/rozmów przez telefon komórkowy „Obywatelu, to nie dyskoteka" (18-24 października)
- nieustępowania miejsca osobom potrzebującym „Obywatelu, powstań" (czas realizacji: 25 października-2 listopada)

Na każdym z plakatów umieściliśmy przerysowaną scenkę rodzajową z prowokującym hasłem „Obywatelu..." oraz krótkim tekstem historycznym związanym z hasłem. Statyści widoczni na plakatach to pracownicy ZTM, a sesja zdjęciowa została zrealizowana na węźle komunikacyjnym Młociny – w metrze, tramwaju oraz w autobusie. W prosty sposób pokazaliśmy niekulturalne zachowania w komunikacji.

Akcja „Pomyśl o innych, nie jesteś tu sam" została dobrze przyjęta w mediach. Informacje o kolejnych odsłonach kampanii odnotowywały prawie wszystkie media działające w Warszawie.

To również pierwsza kampania społeczna ZTM, która zaczęła żyć „własnym życiem". Powstały przeróbki kreacji dotyczące higieny osobistej czy zatrzymywania autobusów „na żądanie".

ztm

Obywatelu, powstań!

Pomyśl o innych, nie jesteś tu sam.

Kontrowersje wśród młodych pasażerów wywołała ostatnia odsłona kampanii „Obywatelu, powstań". Niestety, na profilu w serwisie społecznościowym facebook.com/ztm.warszawa pojawiło się ponad 100 komentarzy, często obraźliwych pod adresem osób starszych. Myślą przewodnią tych komunikatów stało się hasło „Płacę za bilet, więc siedzę". Zarząd Transportu Miejskiego zachęca do ustępowania miejsca osobom potrzebującym ze względu na wiek, ciążę, stan zdrowia. Zachęca więc do przestrzegania elementarnych zasad kultury osobistej.

Wpływ na jakość komunikacji miejskiej ma nie tylko nowoczesny tabor, dostępność oferty komunikacyjnej, zachowanie kierowców czy włączona klimatyzacja/ogrzewanie. To jak się podróżuje, zależy również od samych pasażerów.

Podczas trwania akcji wpłynęło do ZTM wiele uwag i sugestii od pasażerów, jakie zachowania innych współpasażerów przeszkadzają w komunikacji miejskiej. Najczęściej zgłoszenia dotyczyły higieny osobistej, używania intensywnych zapachów, spożywania posiłków w komunikacji miejskiej, blokowania przejścia rowerem, niezdejmowania plecaka. Dziękujemy za wszelkie pomysły i sugestie. Przeanalizujemy je i nie wykluczamy, że zostaną uwzględnione w kolejnych odsłonach kampanii.

ztm

Obywatelu, to nie dyskoteka

Pomyśl o innych, nie jesteś tu sam.

MIASTO I „PRYWACIARZ" POD JEDNYM DASZKIEM

20 LAT TEMU WYCHODZĄC NA AUTOBUS, SZŁO SIĘ NA PRZYSTANEK Z MYŚLĄ – „PRZEDWCZORAJ PRZYJECHAŁ, WCZORAJ PRZYJECHAŁ, TO PEWNIE I DZIŚ PRZYJEDZIE". CZASAMI PRZYJEŻDŻAŁ, CZASAMI NIE – WSPOMINA **ROBERT CZŁAPIŃSKI, KIEROWNIK DZIAŁU ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ PRZYSTANKOWĄ ZTM**.



Od 10. roku życia moją pasją była komunikacja miejska i jedno co wiedziałem to to, że chcę pracować w tej branży – mówi Robert Członpiński

To był jeden z najtrudniejszych okresów w mojej pracy zawodowej. Przewoźnicy nie mogli zrozumieć, dlaczego ponoszą sankcje finansowe za opóźnienia lub inne uchybienia. Taka już jest ludzka natura, że nieszczególnie lubimy być kontrolowani i oceniani, a taką właśnie funkcję miał pełnić ZTM **– w ten sposób, na łamach poprzednich numerów iZTM, wspominały początki Zarządu Transportu Miejskiego Alina Szewczyk i Jolanta Kobrzyńska. Właściwie podczas każdej rozmowy, w trakcie której wracamy do powstania ZTM-u pojawia się problem niechęci, która towarzyszyła procesowi tworzenia nowej instytucji. Pan, na początku działalności ZTM-u, pracował w Tramwajach Warszawskich. Czy rzeczywiście wśród tramwajarzy panował taki opór przed utworzeniem Zarządu Transportu Miejskiego?**

Pracownicy Tramwajów Warszawskich podzielili się na dwie frakcje. Osoby, przede wszystkim o długim stażu pracy, nie widziały potrzeby utworzenia instytucji koordynującej i nadzorującej warszawską komunikację miejską. I rzeczywiście atmosfera towarzysząca powstawaniu Zarządu Transportu Miejskiego była napięta. Z drugiej strony, wielu pracowników dostrzegało poważne braki w stołecznej komunikacji publicznej i gdzieś tam po cichu kibicowało nowo powstającej instytucji.

Braki?

20 lat temu wychodząc na autobus, szło się na przystanek z myślą – „Przedwczoraj przyjechał, wczoraj przyjechał, to pewnie i dziś przyjedzie". Czasami przyjeżdżał, czasami nie. Na przystanku zazwyczaj była informacja, że przykładowo dana linia kursuje co 11 minut. Wielokrotnie sprawdzaliśmy, biorąc pod uwagę pierwszy kurs, czy rzeczywiście autobusy podjeżdżają w takich odstępach. Nie przypominam sobie, żeby tak się zdarzyło.

AKPOL NIE MIAŁ ZAPLECZA TECHNICZNEGO, WIĘC WŁAŚCIWIE NOWE AUTOBUSY PO KILKU MIESIĄCACH WYGLĄDAŁY NA MOCNO „SFATYGOWANE".

Jak nietrudno się domyślić, reprezentował Pan frakcję pro-ZTM. Postanowił więc Pan zmienić pracodawcę z przewoźnika na instytucję nadzorującą?
Nie miałem gotowego scenariusza swojej kariery zawodowej. Od 10. roku życia moją pasją była komunikacja miejska i jedno co wiedziałem to to, że chcę pracować w tej branży. Idąc tą drogą zacząłem pracować jako motorniczy w Tramwajach Warszawskich. Z Zarządem Transportu Miejskiego jestem związany od 1996 roku.

Przyszedł Pan do instytucji, która działała już cztery lata. Jaki to był ZTM?
Cztery lata to z jednej strony wystarczająć długi czas, żeby wypracować pewne zasady, ale z drugiej strony to bardzo krótki okres. Warszawski ZTM był jedną z pierwszych tego typu instytucji w kraju, więc często musiał uczyć się na własnych błędach. Mam tu na myśli choćby współpracę z prywatnymi przewoźnikami autobusowymi.

Idea nawiązania tego typu współpracy miała pozwolić na racjonalizację kosztów oraz podniesienie jakości świadczonych usług. Same plusy. Nie było się więc nad czym zastanawiać.
Okazuje się jednak, że w 1994 roku, kiedy podpisano pierwszą umowę o większym zakresie z prywatnym przewoźnikiem, było jeszcze za wcześnie na tego typu przedsięwzięcia. Przede wszystkim z powodu słabej kondycji finansowej prywatnych firm transportowych, co było jednoznaczne z brakiem własnego taboru lub posiadaniem wyeksploatowanych pojazdów. Tak właśnie było z firmą Akpol, która od marca 1994 roku obsługiwała linię 117. Burmistrz Śródmieścia udostępnił Akpolowi 15 autobusów. Firma nie miała jednak zaplecza technicznego, więc właściwie nowe autobusy po kilku miesiącach wyglądały na mocno „sfatygowane". Poza tym Akpol – niezgodnie z umową – wykorzystywał je do obsługi podmiejskiej prywatnej linii Warszawa – Otwock. W efekcie umowę z przewoźnikiem rozwiązano w grudniu 1994 r.

W miarę upływu lat prywatni przewoźnicy na stałe zagościli na stołecznych ulicach i obecnie realizują część przewozów autobusowych. Rozkłady jazdy na przystankach od wielu lat są już standardem i zarówno ZTM, jak i pasażerowie nie wyobrażają sobie innych zasad funkcjonowania komunikacji miejskiej. Został także wprowadzony Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD – oferta, o której w 1996 roku nawet nie marzono. Jest jednak rzecz, która przez te 20 lat nie zmieniła się, albo zmieniła się w niewielkim stopniu.
Wiaty przystankowe?

Czyta Pan w myślach :-) A tak całkiem poważnie, kiedy doczekamy się nowych wiat, które zastąpią występujące obecnie w licznych odmianach?
Prawdą jest to, że na warszawskich przystankach można natknąć się na różne rodzaje wiat. Faktem jest, że część z nich jest już „pełnoletnia" i należałoby je wymienić. Nie zgodzę się jednak z tym, że nic się w tej kwestii nie zmieniło. W 2001 roku, na przystankach autobusowych wzdłuż ulicy Marszałkowskiej zostały ustawione nowe wiaty z elementami w kolorze butelkowej zieleni. Cztery lata później, również na ulicy Marszałkowskiej – z tym, że na przystankach tramwajowych – zamontowano wiaty podobne do autobusowych, tyle że bez ścianek bocznych.

Na co zresztą narzekają pasażerowie, ponieważ tego typu wiaty nie chronią przed deszczem i wiatrem.
Wiata przystankowa jest meblem miejskim i rządzi się podobnymi prawami, jak mebel kupowany do domu. Zanim kupimy nową kanapę najpierw musimy wymierzyć, czy zmieści się w pokoju. Kształt i rozmiar wiaty zdeterminowany jest powierzchnią wysepki tramwajowej. Jeżeli ustawilibyśmy wiaty z bocznymi ściankami, pasażerowie nie mogliby swobodnie poruszać się po wysepce.

Czyli na ulicy Marszałkowskiej ustawiono nowe wiaty. Co jeszcze?
W latach 2008-2009 zamontowano 170 nowych wiat o prostej konstrukcji, ale jednocześnie funkcjonalnych i o estetycznym wyglądzie. Muszę zaznaczyć, że wiaty zostały ustawione przede wszystkim na przystankach, na których do tamtej pory stał tylko

słupek. Ale minione 20 lat to przede wszystkim regularne praca nad utrzymaniem zastanej infrastruktury przystankowej – remonty, oznakowanie, utrzymanie czystości...

Podsumowując, obecnie na warszawskich przystankach stoi 700 „ełek", czyli najstarszych wiat aluminiowych, 150 wiat typu „targówek" – podobnych w konstrukcji do „ełek" oraz 460 „adpoli", czyli czerwonych wiat z zaokrąglonym dachem. Wiaty z ulicy Marszałkowskiej plus 170 wiat zamontowanych trzy lata temu to kropla w morzu potrzeb.

Wiata łazienkowska lub po prostu „ełka". Pierwsze wiaty tego typu pojawiły się w 1974 roku, wraz z oddaniem do użytku Trasy Łazienkowskiej





Wizualizacja wiaty konkursowej

Mam nieodparte wrażenie, że rozmowa zmierza w kierunku projektu „Przystanek komunikacji miejskiej".

Znów czyta Pan w myślach :-) Kiedy więc na stołecznych ulicach stanie ponad 1500 nowych wiat, o których słyszymy od ponad dwóch lat?
Projekt „Przystanek komunikacji miejskiej" jest czasochłonny choćby z tego powodu, że jest realizowany w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Oznacza to, że w drodze postępowania koncesji zostanie wybrany prywatny partner przedsięwzięcia, który ustawi wiaty. W zamian będzie dysponował powierzchnią reklamową na wiatach, a dochód z jej sprzedaży będzie stanowił jego wynagrodzenie. W październiku, dwie spośród pięciu zaproszonych firm złożyły oferty. Były to CAM Media oraz konsorcjum AMS ze Ströerem. Przy ocenie ofert brany jest pod uwagę przede wszystkim okres, po którym wiaty przejdą na własność miasta. Istotny jest także udział miasta w zyskach ze sprzedaży reklam, a dokładniej – kwota, po przekroczeniu której koncesjonariusz zacznie dzielić się zyskami z miastem. Nie możemy również zapomnieć o procencie zysków, które prywatny partner zechce przekazać miastu.

Czy nowe stołeczne meble będą pasowały do warszawskich ulic?
Takie jest jedno z założeń projektu, aby wiaty komponowały się z otoczeniem. Ponad 600 konstrukcji, które staną przede wszystkim w centrum Warszawy, zostanie zaprojektowanych zgodnie z projektem przygotowanym przez miasto. 955 wiat będzie miało charakter seryjny. Z kolei na obszarach objętych nadzorem stołecznego konserwatora zabytków staną tzw. wiaty konserwatorskie.

Kiedy więc realnie możemy spodziewać się pierwszej nowej wiaty?
Jeżeli postępowanie koncesyjne nie zostanie oprotestowane, to w połowie przyszłego roku pojawi się nie tylko pierwsza wiata, ale i co najmniej 300 kolejnych.

PAMIĘTAMY O ZASŁUŻONYCH DLA KOMUNIKACJI

POCZĄTEK LISTOPADA TO DLA WIELU CZAS ZADUMY. ZGODNIE Z TRADYCJĄ ODWIEDZAMY GROBY NASZYCH BLISKICH. PRZEMIESZCZAJĄC SIĘ POMIĘDZY STOŁECZNYMI NEKROPOLIAMI SPECJALNYMI LINIAMI CMENTARNYMI NIKT NIE ZASTANAWIA SIĘ NAD PRZESZŁOŚCIĄ KOMUNIKACJI. WAŻNE JEST, ABY SZYBKO DOTRZEĆ DO CELU. JEDNAK CZY NIE WARTO PRZEZ CHWILĘ ZASTANOWIĆ SIĘ DZIĘKI KOMU TO WSZYSTKO DZIŚ DZIAŁA?



Grób Piotra Lędziakowskiego

Historia stołecznej komunikacji to nie tylko dwadzieścia lat Zarządu Transportu Miejskiego czy czasy Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. To ponad stuletnia historia wielu pokoleń, które starały się rozwijać Warszawę, ułatwiać jej mieszkańcom sprawną i wygodną podróż. Przez te lata autobusy i tramwaje przewiozły setki milionów pasażerów. Warto jednak pamiętać o tych, którzy swoje życie poświęcili transportowi publicznemu. Zapraszamy na wirtualny spacer pomiędzy grobami osób, bez których dziś komunikacja byłaby zdecydowanie mniej rozwinięta.

Dla członków Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie szczególnym grobem jest ten, w którym spoczywa Piotr Lędziakowski (1876-1917). Był on pracownikiem stołecznych tramwajów. Zginął pełniąc służbę podczas wybuchu pieca w elektrowni tramwajowej (obecnie Muzeum Powstania Warszawskiego). Jego nagrobek zasługuje na szczególną uwagę. Ustawiony krzyż zbudowany jest z fragmentów pieca, który pozbawił go życia.

Warszawa wiele zawdzięcza Józefowi Lenartowiczowi (1870-1951). Był inżynierem-elektrykiem. Od roku 1905 sprawował funkcję naczelnego inżyniera dozorującego budowę sieci tramwajowej. Był autorem projektu elektrowni tramwajowej na Woli. W roku 1925 zainicjował działania przy projektowaniu kolei podziemnej.

Rzucającym się w oczy nagrobkiem jest pomnik Maurycego Spokornego (1859-1917). Był ostatnim dyrektorem tramwajów konnych i pierwszym dyrektorem tramwajów elektrycznych. Rozpoczął prace nad elektryfikacją sieci. Opracował system szkoleń dla pracowników przedsiębiorstwa.

W rodzinnym grobie spoczywają ojciec Aleksander Wasiutyński (1859-1944) oraz syn Zbigniew Wasiutyński (1902-1974). Pierwszy był twórcą koncepcji przebudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego oraz linii średni-



Znicze w kolorach Warszawy na grobie Józefa Lenartowicza

cowej – podmiejskiej i dalekobieżnej. Drugi był organizatorem Ośrodka Badań Technicznych Metra przy *Metroprojekcie* w latach 50. Był pionierem w działaniach mających doprowadzić do uruchomienie podziemnej kolejki w stolicy.

Na cmentarzu Powązkowskim w Warszawie można spotkać przeróżne nagrobki. Wielkie, potężne kaplice rodowe oraz proste, skromne z żelaznym krzyżem. Te jednak nierzadko kryją w sobie straszliwą tajemnicę. Przykładem może być nagrobek pracowników MZK, którzy ponieśli śmierć w trakcie tzw. *Czarnej soboty* podczas której zamordowano prawie 20 tysięcy mieszkańców Woli.

Z pewnością ważnym, nie tylko dla miłośników komunikacji, jest symboliczny nagrobek Stefana Starzyńskiego (1893-1943) – bohaterskiego prezydenta stolicy, który w znaczącym stopniu rozwinął sieć komunikacji publicznej. Napis na jego nagrobku głosi: *„Chciałem, by Warszawa była wielka. Ja i moi współpracownicy kreśliliśmy plany wielkiej Warszawy przyszłości. I Warszawa jest wielka. Prędzej to nastąpiło, niż przypuszczaliśmy. I choć tam, gdzie miały być parki, dziś są barykady, choć płoną nasze biblioteki, choć palą się szpitale, Warszawa, broniąca honoru Polski, jest dziś u szczytu swej wielkości i sławy!"*

Na pamięć zasługuje także Aleksander Wist (1909-1976). Był pracownikiem Miejskiego Przedsiębiorstwa Autobusowego – kierownikiem zakładu *Redutowa*. Jednym z autorów przegubowego Jelcza-ogórka, któremu nadano oznaczenie Jelcz APO2

Spacerując między powązkowskimi mogiłami nietrudno jest znaleźć wielkie nazwiska. Jednak warto jest zwrócić uwagę na groby tych, obok których przechodzimy obojętnie. Może to właśnie dzięki tej osobie żyje nam się lepiej?

tekst: Mateusz Kania
fot. KMKM

Symboliczny grób Stefana Starzyńskiego



ROZHUŚTANY TRAMWAJ Z KOŁAMI NA DACHU

WŚRÓD WIELU SYSTEMÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NA ŚWIECIE NIE JEST ŁATWO WSKAZAĆ TE WYJĄTKOWO INTERESUJĄCE, MOGĄCE ZAINTERESOWAĆ OSOBY NIE ZAWIĄZANE NA CO DZIEŃ Z TĄ TEMATYKĄ. WSZELKIE NIUANSE ORGANIZACYJNE, SPECYFICZNY TABOR, MALOWNICZE TRASY – TO WSZYSTKO DOCENIĄ PRZEDE WSZYSTKIM MIŁOŚNICY TRANSPORTU I BRANŻOWI SPECJALIŚCI. SĄ JEDNAK MIEJSCA, KTÓRE ZACIEKAWIĄ TAKŻE „PRZECIĘTNEGO" PASAŻERA. TAKĄ KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ MOŻE SIĘ POSZCZYCIĆ WUPPERTAL – NIEPOZORNE, PRZEMYSŁOWE MIASTO NIEMIECKIEGO ZAGŁĘBIA RUHRY.



Wisząca kolej jest uważana za najbezpieczniejszy środek lokomocji

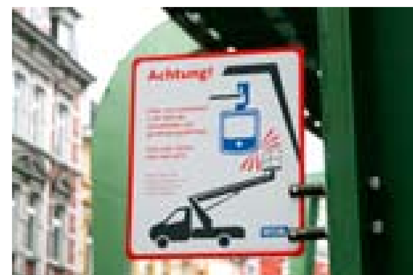
Pochodzący stamtąd znany aktor i komik Steffen Möller określił ten system jako „tramwaj z kołami na dachu". Kolej wisząca, a w dosłownym tłumaczeniu „unosząca się w powietrzu" (Schwebebahn), to licząca 13,5 km trasa pokonywana przez wagoniki poruszające się na jednej szynie, zainstalowanej na ruszcie na wysokości ok. 10 metrów nad ziemią. Trasa kolejki biegnie przez całe położone w dolinie rzeki Wupper miasto. Większa jej część prowadzi nad lustrem wody. Na obu końcach znajdują się zawrotki umożliwiające zmianę kierunku oraz hale wagonowe, gdzie garażują wszystkie pojazdy.

Historia kolejki w Wuppertalu liczy już ponad 110 lat. Gdy otwierano ją 1 marca roku 1901 uważana była za wybitne osiągnięcie inżynierskie, niemal na równi z Wieżą Eiffela w Paryżu. Stanowiła alternatywne rozwiązanie wobec nielicznych jeszcze kolei podziemnych. O wyborze takiego nowatorskiego rozwiązania zadecydowało niekorzystne położenie miasta w wąskiej dolinie, gęsto zabudowanej domami i fabrykami. Jedyne wolne miejsce dla transportu pozostawało nad korytem rzeki. Budowa nowego środka komunikacji wywoływała niemałe kontrowersje. Część mieszkańców sprzeciwiała się oszpecaniu malowniczej doliny stalowym szkieletem. Ostatecznie jednak kolejka wrosła w pejzaż miasta, stała się wręcz jego ikoną, a każdej zimy, gdy ośnieżone strome ulice stają się nieprzejezdne dla autobusów jest wręcz jedynym niezawodnym środkiem transportu.

Obecnie cała linia jest obsługiwana przez 27, dwuczęściowych, przegubowych wagoników. Każdy wagonik ma na dachu cztery zestawy kołowe wyposażone w silniki o mocy 45 kW każdy. Jeden wagon mieści ok. 200 pasażerów i może rozwijać prędkość do 60 km/godz. Konstrukcja systemu pozwala na kołysanie się wagonów do 15° w każdą stronę, co ma miejsce szczególnie na łukach. Specjalne znaki nakazują zachowanie ostrożności przy wsiadaniu i wysiadaniu, bowiem na niektórych stacjach zlokalizowanych bezpośrednio za zakrętami wagonik potrafi zatrzymać się mocno rozhuśtany.

Postronny obserwator może się dziwić, że wagon jedzie po jednej szynie i buja się, ale nie spada. Środek ciężkości jest tam tak rozłożony, że nie-







Kolejka stała się ikoną miasta

możliwe jest wypadnięcie wagonu z szyny. Dzięki temu wisząca kolej jest uważana za najbezpieczniejszy środek lokomocji.

W ciągu stu lat eksploatacji doszło tam jednak do kilku incydentów. Najpoważniejszy miał miejsce 12 kwietnia w roku 1999, gdy – pozostawiony na szynie przez ekipę remontową – metalowy hak spowodował wykolejenie wagonu. Jadący pociąg wypadł z szyn i spadł z wysokości 8 metrów do rzeki. Zginęło wówczas 5 pasażerów, a 47 odniosło obrażenia. Chaos spowodowany licznymi w ostatniej dekadzie remontami doprowadził też kilkakrotnie do najechania jednego wagonika na drugi.

Do mniej poważnych incydentów można zaliczyć przypadki uszkodzenia filara przez samochody, co doprowadzało do odkształcenia toru, lub też sytuacje, w których okazywało się, że nawet 10 metrów nad ziemią może dojść do kolizji z innym pojazdem. Zdarzały się bowiem najechania kolejki na łyżkę pracującej koparki, bądź podniesioną wywrotkę. Najbardziej komiczna sytuacja miała jednak miejsce 21 lipca roku 1950, kiedy to w ramach kampanii promocyjnej cyrku wagonikiem przewożono słonicę. Spłoszone wibracjami i hałasem zwierzę wpadło w furię i uszkodziwszy wagonik wypadło do koryta rzeki. Słonicy nic się nie stało, ale obrażenia odniosło kilku pasażerów feralnego kursu. To wydarzenie tak zapadło mieszkańcom w pamięć, że od tamtej pory nie przechodzą pod przejeżdżającym wagonikiem. Sama słonica zaś stała się od tamtej pory symbolem miasta.

Obecnie kolejka eksploatowana jest przez przedsiębiorstwo WSW (Wuppertaler Stadtwerke) w ramach Związku Transportowego Zagłębia Ruhry (VRR). Bieżące informacje, relacje z prac modernizacyjnych oraz wiele interesujących archiwalnych zdjęć zawiera internetowy profil kolejki na stronie www.facebook.com/DieWuppertalerSchwebebahn.

tekst i zdjęcia: Marcin Stiasny



Tramwaj na łukach potrafi się nieźle rozhuśtać


iztm
miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego